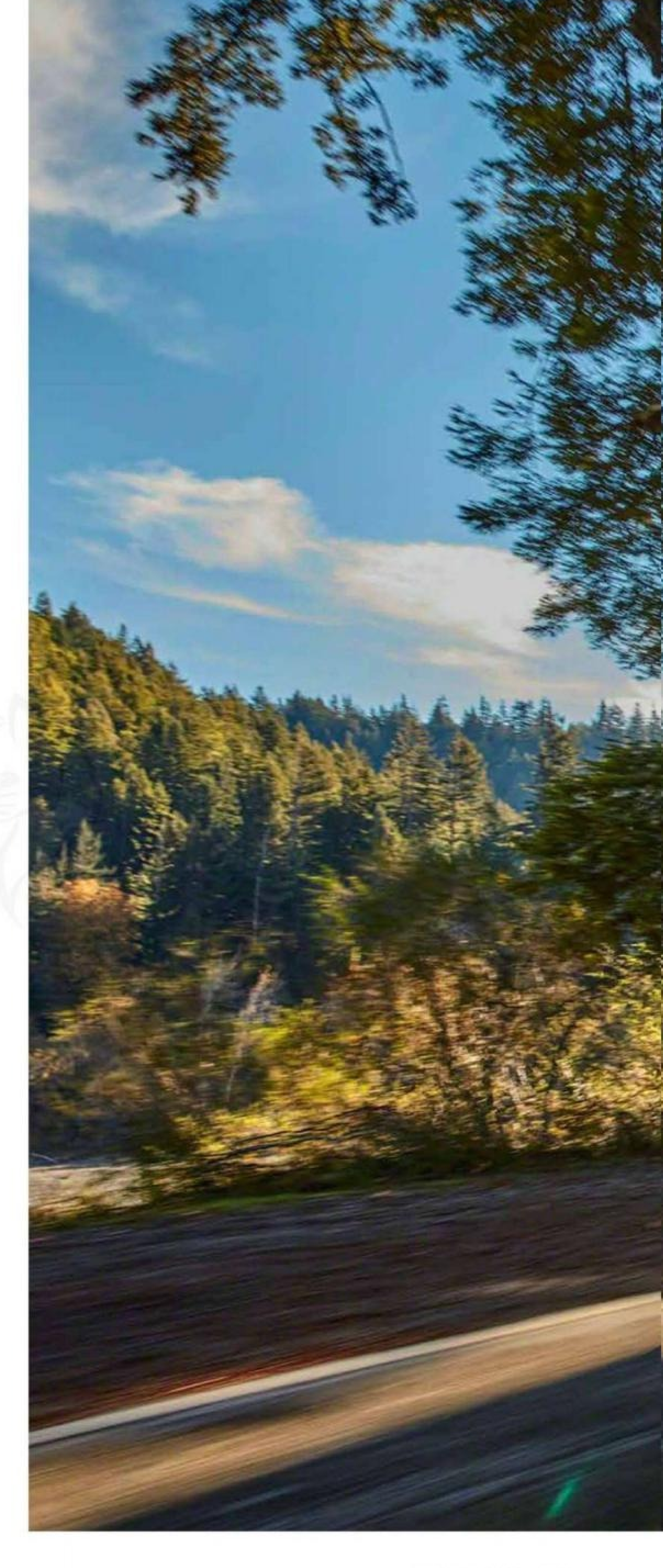


4x4 CLUB
№5-6 2021
4X4.MEDIA
LADA NIVA LEGEND
МЕЖДУ ПРОШЛЫМ
И БУДУЩИМ
НОВЫЙ ISUZU D-MAX
И ЕГО ЖЕЛЕЗНЫЕ
АРГУМЕНТЫ
CHERY TIGGO 8 PRO
ВАМ БУДЕТ ТРУДНО
В ЭТО ПОВЕРИТЬ
ISUZU
ISUZU
D-MAX
21506
4 607004 540073


AQUIS
PRESSURE RESISTANT
30BAR / 300M
5 DAYS

Текст **Владимир Филиппов**

Jeep Grand Cherokee L. Чем больше, тем лучше



За время, прошедшее с момента своего первого появления в 1993 году, Jeep Grand Cherokee успел стать такой же иконой марки, как, к примеру, Cherokee или Wrangler. Сегодня это одна из самых популярных моделей бренда, и только в прошлом году в США было продано более двухсот тысяч машин. Но чего всегда не хватало популярному внедорожнику, так это третьего ряда. В наши дни он стал почти обязательным требованием. Особенно в полноразмерном сегменте.

И вот наконец Fiat Chrysler представила совершенно новый Jeep Grand Cherokee L, где «L» означает удлинённую платформу. Новый Grand Cherokee обычной длины выйдет чуть позже, с обозначением 2022 модельного года, а до этого времени его нынешнее поколение будет продаваться параллельно с Grand Cherokee L.

Как и представленный недавно Grand Wagoneer, новый Grand Cherokee L выглядит значительно более премиальным, чем любая из существующих моделей компании, но при этом не перестаёт быть полноценным Jeep. По мнению экспертов, у него есть все шансы стать ведущим игроком в сегменте трёхрядных внедорожников.

ЭВОЛЮЦИЯ ДИЗАЙНА С ТРАДИЦИОННЫМИ ДЕТАЛЯМИ

Внешне Grand Cherokee L несомненно остаётся наследником дизайнерских традиций марки, но смелые стилистические нововведения наделяют его уникальностью и индивидуальностью. Он сохранил классические детали, такие как решётка радиатора с семью прорезями, однако если смотреть сбоку и сзади, то выглядит Grand Cherokee L совсем по-другому. Прежде


Jeep

всего, благодаря острой линии крыши, красиво переходящей в заднюю часть, и двери багажника, увенчанной новыми светодиодными фонарями, перетекающими в крылья.

По размерам L значительно больше, чем обычный Grand Cherokee, ведь у него три ряда сидений. Колёсная база составляет 3,1 м, а общая длина 5,2 м. Для сравнения, нынешний двухрядный Grand имеет колёсную базу 2,92 м, при общей длине 4,83 м. К тому же, новая модель стала шире на 3,6 см.

ГЛАДКИЙ И СОВРЕМЕННЫЙ

Салон Grand Cherokee L – это ещё один скачок во времени. Спустя десять лет его наконец-то переделали. Теперь он роскошный и современный. В нём установлена 10,1-дюймовая информационно-развлекательная система Uconnect 5 (с экраном 8,4 дюйма в стандарте) и цифровая приборная панель размером 10,25 дюйма. Про Apple CarPlay, Android Auto и точку доступа Wi-Fi и говорить нечего. В салоне много дерева и металлической отделки. В максимальных комплектациях (например, Summit Reserve) даже предусмотрены вставки из грецкого

▲ В салоне Grand Cherokee L 12 портов USB, пять вариантов светодиодной подсветки, четырёхзонный климат-контроль и опционная аудиосистема McIntosh с 19 динамиками

▼ Цифровая приборная панель размером 10,25 дюймов, обладает безграничными возможностями





При желании, пассажиры могут переместиться на третий ряд, сложить второй и вытянуть ноги. В дальней дороге такая возможность поистине бесценна

Любителям офф-роуда предлагается три варианта уже известных фирменных трансмиссий: Quadra-Trac I, Quadra-Trac II и Quadra-Drive II с задним электронным дифференциалом

Спустя десять лет салон Grand Cherokee наконец-то переделали. Он стал роскошным и современным. В нём много дерева и металлических элементов отделки. А в максимальных комплектациях — вставки из грецкого ореха и вентилируемые сиденья с функцией массажа

ореха и обогреваемые вентилируемые сиденья с функцией массажа.

К услугам пассажиров 12 портов USB, пять вариантов светодиодной подсветки, четырёхзонный климат-контроль, с вентиляционными отверстиями для всех трёх рядов, и опционная аудиосистема McIntosh с 19 динамиками.

За третьим рядом находится в общей сложности 485 л грузового пространства, а за вторым – 2 395 литра, если сложить сиденья.

ДВИГАТЕЛЬ И ВНЕДОРОЖНЫЕ СИСТЕМЫ

Те, кто ожидал серьёзных изменений под капотом, будут разочарованы. Всё осталось по-прежнему: 3.6-литровый Pentastar V6 с 290 л. с. и 348 Нм крутящего момента в базе и 5.7-литровый Hemi V8 мощностью 357 л. с. и 529 Нм момента для комплектаций Overland и Summit. Оба двигателя работают с восьмиступенчатой автоматической коробкой передач. Модели с V6 буксируют до 2 800 кг (в версии 2WD и 4WD), а с V8 Grand Cherokee L тянет 3 265 кг на полном приводе.

Любителям офф-роуда будет предложено три варианта уже известных трансмиссий:



▲ В стандарте у Grand Cherokee L 211 см дорожного просвета. Внедорожные режимы могут увеличить его на 4 или 7 см, а режим парковки, наоборот, снизить на 4,5 и ещё минус 2 см в режиме Aero

▼ Объём багажника составляет 485 литров, если третий ряд разложен, и почти 2 400 литров, если его сложить



Quadra-Trac I, Quadra-Trac II и Quadra-Drive II (последняя отличается задним электронным дифференциалом). Адаптивная пневмоподвеска Quadra-Lift тоже перекочевала сюда с предыдущей модели и имеет пять уникальных настроек жёсткости для различных условий движения.

В стандарте у Grand Cherokee L 211 см дорожного просвета. Внедорожные режимы способны увеличить его на 4 или 7 см, а режим парковки наоборот снизить на 4,5 см от стандартного, и минус ещё 2 см в режиме Aero.

ЦЕНА И ПЕРСПЕКТИВЫ

Что касается цены, то она вполне очевидно находится выше стандартного Grand Cherokee, но ниже новой флагманской модели Grand Wagoneer. Начальная цена комплектации Laredo с задним приводом 37 тыс. долларов, и 39 тыс. – с полным. Таким образом, Grand Cherokee L окажется примерно на 7 тыс. долларов дороже нынешнего двухрядного Grand Cherokee. Максимальная Summit Reserve, с безальтернативным полным приводом и V6, подымет стоимость до 62 тысяч, а с V8 до 65 300. Но не будем забывать, что к концу года Jeep запустит ещё более крупный и роскошный Grand Wagoneer, так что вторая половина 2021-го обещает быть интересной.



УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ

ООО «Клуб 4*4», 121552, Москва, ул. Крылатская, 12

Генеральный директор **Владислав Артёмов** vlad@club4x4.ru

Главный редактор **Максим Ракитин** rakitin@club4x4.ru

Арт-директор **Максим Ольшанский** art@club4x4.ru

Тест-Координатор **Борис Платонов** platonov@club4x4.ru

Распространение **Владимир Боженков** pressa@club4x4.ru

Редактор портала 4x4.media **Максим Егоров** pr@club4x4.ru

Отдел рекламы adv@club4x4.ru

Подписка на сайте media.club4x4.ru и по объединённому каталогу «Пресса России», индекс — 48568, индекс в Республике Беларусь — 485682

Отпечатано в типографии Lietuvos Rytas, Литва
Московское представительство типографии, тел. +7 (495) 343-60-10
Тираж 102 000 экз. Цена договорная. © Журнал 4x4 Club, 2021

Зарегистрирован Федеральным агентством по печати и массовым коммуникациям. Свидетельство № 013446.

АДРЕС ДЛЯ КОРРЕСПОНДЕНЦИИ

121552, Москва, а/я 52, «Клуб 4x4»

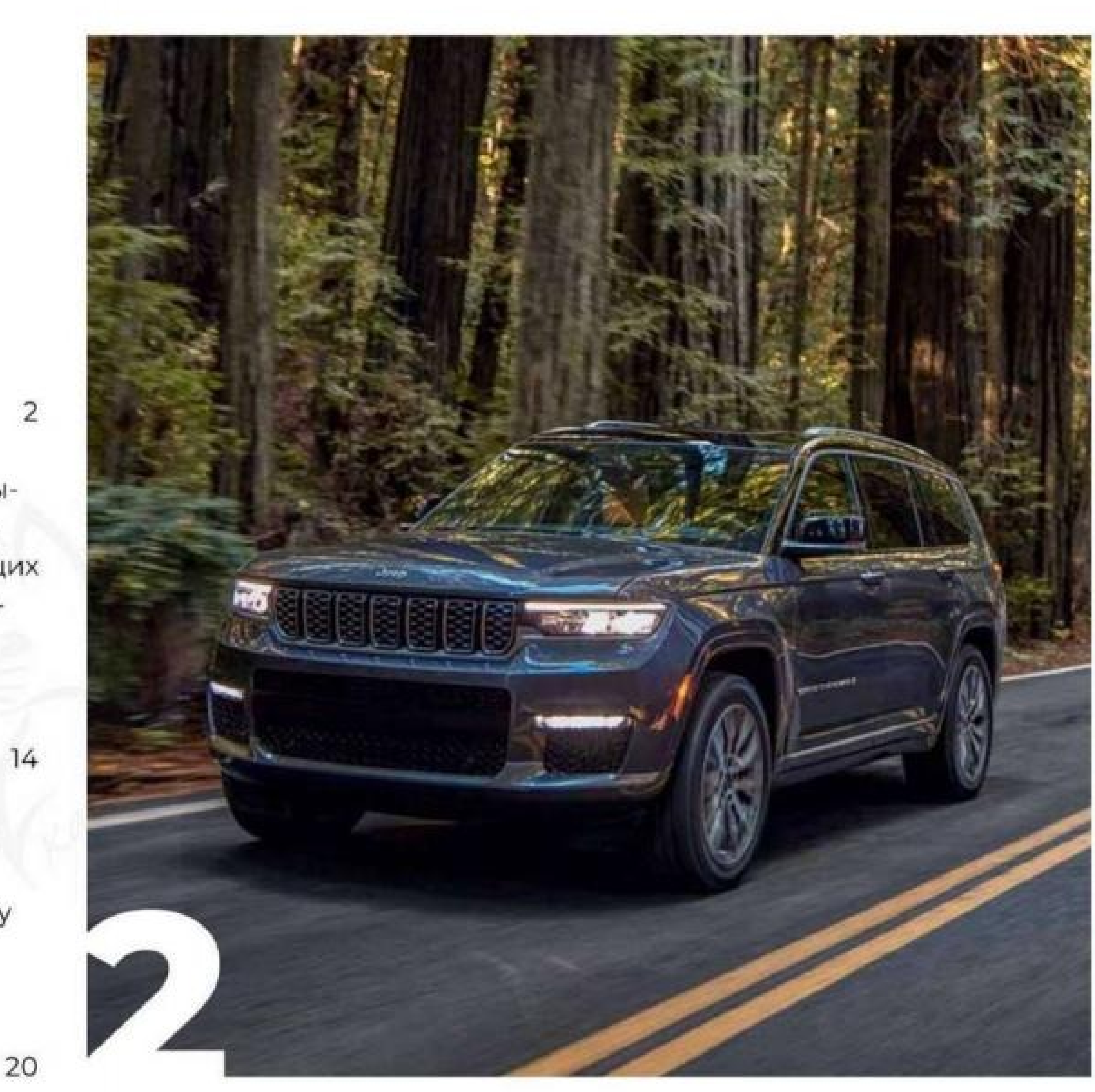
АДРЕС РЕДАКЦИИ

Москва, Рублёвское шоссе, 68а, стр. 5
club4x4@club4x4.ru

май-июнь 2021

№05-06 2021 (263)

МАШИНЫ







44



70


82



МАШ



38
LAND ROVER DEFENDER

50
LADA NIVA LEGEND

44
HONDA CR-V

56
NISSAN MURANO

ИНЫ

Новый ISUZU D-Max и его железные аргументы

НОМИНАНТ ПРЕМИИ



Текст **Александр Зумберов**



Пикапы – машины изначально предельно выносливые и крепкие, рассчитанные на плохие дороги и тяжёлые грузы. Поэтому комфорт в них, дело, вроде бы, десятое – ну какой комфорт в грузовике? Но современные пикапы всё дальше уходят от этой устаревшей концепции и новый ISUZU D-Max – яркое тому подтверждение.

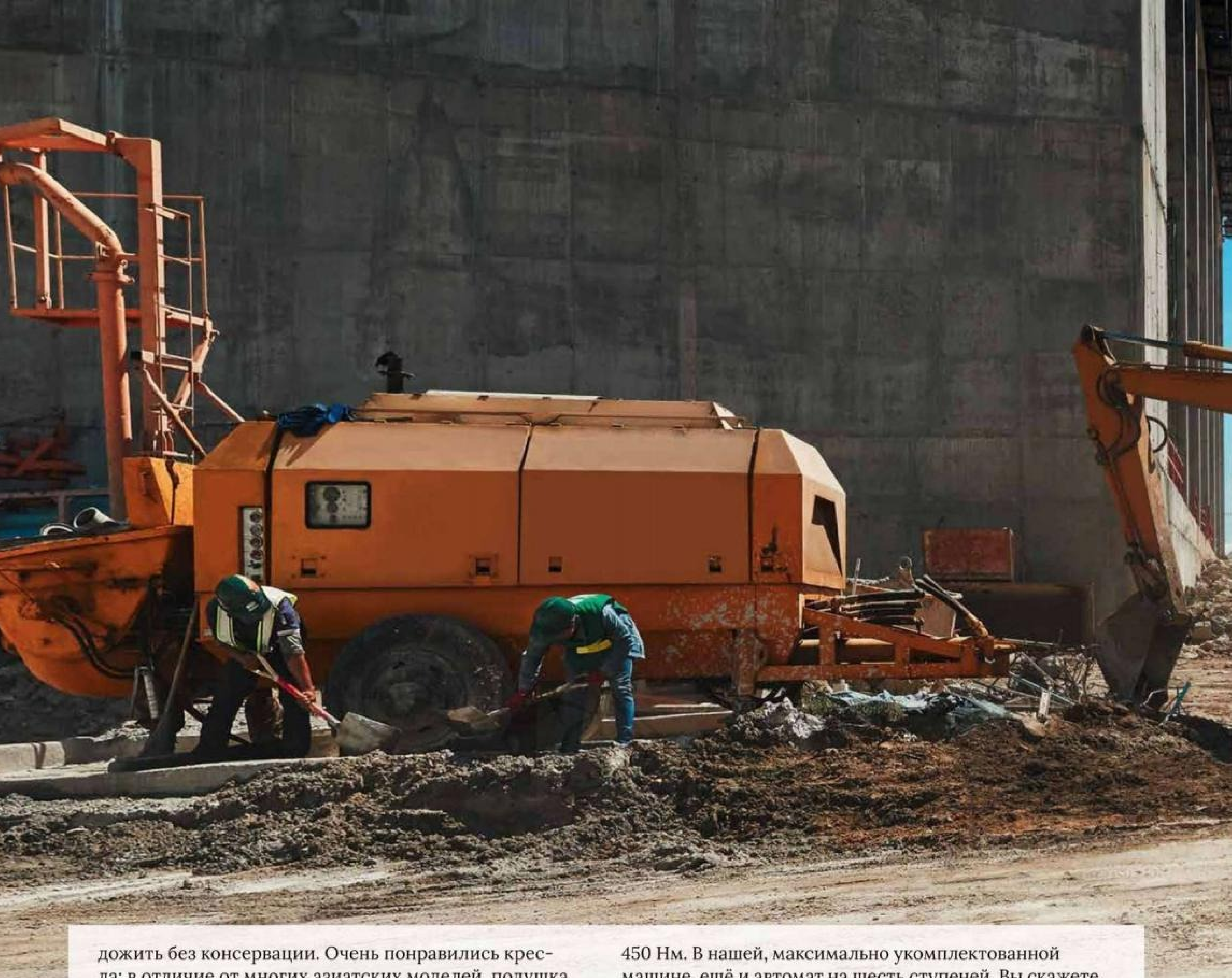
В ISUZU производят пикапы с 1963 года и хорошо знают своё дело. Это подтверждают многочисленные «борта» разных годов выпуска, до сих пор колесящие по Азии, Востоку и Южной Америке. У нас, до недавнего времени, ISUZU делали упор почти исключительно на грузовики, но, кажется, наступает новая эпоха и японцы намерены всерьёз побороться за рынок легковых автомобилей.

Если сравнить первый D-Max образца 2002 года и новую модель третьего поколения, которое производят с 2019 года и наконец-то привезли в Россию, становится очевидным, что между ними – пропасть. Новый пикап красив, под завязку набит электроникой, а его интерьер не только не уступит, но во многом и превзойдёт иные сугубо городские модели. В общем, когда мы узнали о предстоящем тесте, то несколько дней сами себе завидовали.

Ради знакомства с амбициозным грузовиком мы поехали аж за Полярный круг. Да, снова в Териберку. Об этом мрачном, но всё ещё поражающим воображение месте, написано более чем достаточно, поэтому давайте сосредоточимся на машине.

В дизайне чувствуется преемственность поколений, но в новом оранжевом цвете D-Max выглядит многообещающе. Этот цвет как будто выводит его за рамки сугубо утилитарного использования, подчёркивая приключенческо-туристическую и даже развлекательную составляющую. При этом, чувствуется, что автомобиль по-прежнему крепкий, но гораздо лучше адаптированный к мирной жизни, позволяющий не вытрясать из пассажиров позвоночник и не заставлять водителя завистливо поглядывать на мощные, хорошо оснащённые внедорожники. Много хрома – у нас это любят. И хотя мы не являемся поклонниками всевозможной бижутерии, трудно не согласиться, что дела с дизайном у ISUZU явно идут в гору. Хотя, конечно, их трёхдверный V-Cross до сих пор остаётся недостижимой вершиной.

Интерьер оформлен со вкусом. Видно, что дизайнеры особо не гнались за постмодернисткой эстетикой, но работу свою сделали достойно. Приятный пластик, идеальная подгонка элементов, большой экран в центре – да, это автомобиль XXI века, то есть поддержка Apple CarPlay и Android Auto на месте, куда ж без неё. При этом, собрано всё так, что складывается ощущение, что и до двадцать второго столетия автомобиль может



дожить без консервации. Очень понравились кресла: в отличие от многих азиатских моделей, подушка здесь нормальной длины и с достаточным диапазоном электрических (!) регулировок. К эргономике придраться невозможно. Идеально для машины на каждый день, а если вспомнить, что за кабиной почти тонна груза, то и вовсе замечательно.

Здесь есть двухзонный климат-контроль и цветной дисплей между аналоговыми шкалами приборов. Всё, как в лучших домах Европы и Филадельфии. Можно было бы и дальше хвалить ISUZU, но пришло время залезать на задний диван. И тут, надо признать, человеку выше среднего роста будет тесновато. Куда делись дополнительные 30 мм колёсной базы, которые должны были позволить коленям не упираться в спинку переднего сиденья? Даже появившиеся поручни и подлокотник с подстаканниками не спасают ситуацию. С другой стороны, справедливости ради надо признать, что у конкурентов дела ничуть не лучше, а у многих даже хуже. Что поделать, такова особенность конструкции. Пикап, есть пикап.

Под капотом D-Max обновлённый 3-литровый турбодизель мощностью 190 л. с., с крутящим моментом 450 Нм. В нашей, максимально укомплектованной машине, ещё и автомат на шесть ступеней. Вы скажете, что у соперников есть кое-что и помощнее, и посовременнее, но инженеры ISUZU пока не готовы к рискованным экспериментам с большим количеством передач, куда важнее гарантировать надёжность. Мы такой подход поддерживаем! Тем более, что везёт этот дизель очень неплохо! Лёгкие спецэффекты в виде тракторного тарахтения присутствуют, но медлительности нет и в помине, а расход топлива за время теста составил около девяти литров на сотню (плюс-минус).

Компоновка и концепция полного привода сохранены. Здесь всё тот же part-time, то есть по асфальту можно ездить только на заднем приводе. Клиренс увеличен до 235-240 мм (этот параметр зависит от размера колёс), а глубина преодолеваемого брода теперь достигает 800 мм. К сожалению, таких водоёмов на нашем пути не встречалось, зато раскисшей тракторной колеи, камней и ям было предостаточно и ни разу даже не пришлось включать понижайку. Если резюмировать: D-Max прёт, как танк! Компоновка днища такова, что зацепить что-то брюхом практически невозможно – конструкторы защитили все подвесные


ISUZU
ISUZU
D-MAX

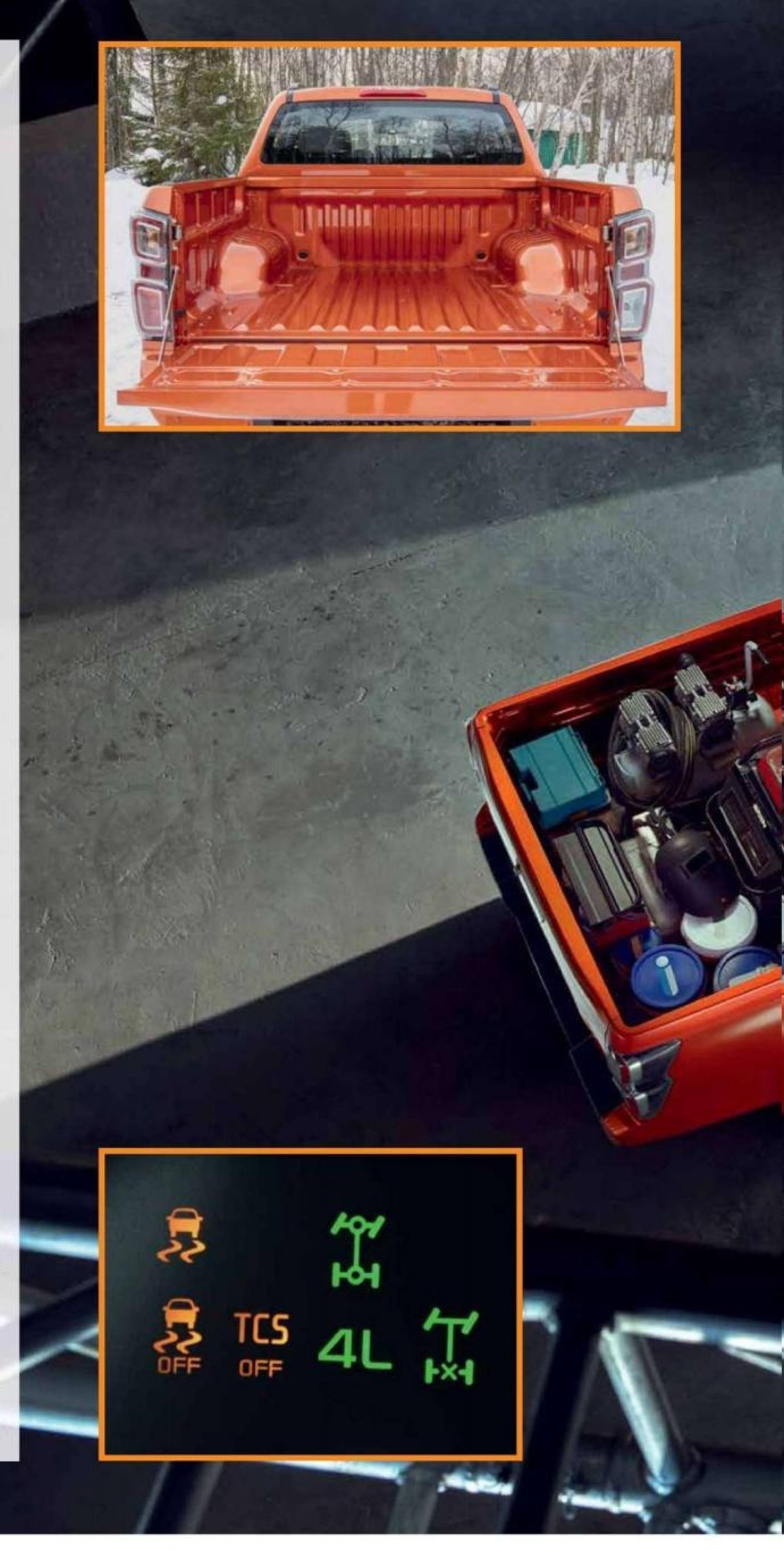
элементы и ходовую. Задняя блокировка тоже не понадобилась, хотя, разумеется, приятно осознавать, что она есть.

Скакать на скорости по камням с пустым кузовом, то ещё удовольствие. Трёхлистовые рессоры сзади так и норовят пуститься в пляс, а о балласте мы, увы, не позаботились. Впрочем, передняя подвеска на поперечных рычагах, это в некоторой степени компенсирует. Как итог, душу не вытрясает, но и о качестве покрытия забыть не удаётся. Впрочем, нужно учитывать, что это был чисто испытательный эксперимент и в реальной жизни никто не станет носиться по камням не разбирая дороги. Просто очень хотелось попробовать.

Сам кузов, точнее грузовая платформа, теперь на 10 мм длиннее – 1 495 мм. Её внутренняя погрузочная ширина осталась неизменной – 1 530 мм без учёта колёсных арок. Между прочим, это больше, чем у Mitsubishi L200. Грузоподъёмность D-Max до тонны, а значит в пределы так называемого «грузового каркаса» въезжать можно, но это касается только двойной кабины, у полуторной (в комплектации Business) грузоподъёмность – 1 045 кг.

Нельзя не упомянуть и систему помощи водителю IDAS (Intelligent Driver Assistance System), которая была доступна в нашей топовой комплектации Premium Safety. Тут есть функция предупреждения о фронтальном столкновении (правда испытать её в Мурманской области не так-то просто, потому что машин на дорогах крайне мало), а тормоза оснащены помощником, в повороте защищающим от ошибочного нажатия на педаль газа (подобная система используется в дорогих спорткарах). Есть и любимый многими адаптивный круиз-контроль, и оповещение о выезде за пределы полосы, и предупреждения о боковом столкновении при движении задним ходом... В общем, для пикапа совсем неплохо! Беда лишь в том, что едва ли многие готовы раскошелиться на эти гаджеты – у нас и ремнями безопасности далеко не все пользуются.

За новый D-Max просят минимум 2 760 000 рублей. Это цена машины с полуторной кабиной и механикой. Наша Premium Safety стоит от 3 550 000 рублей. Межсервисный интервал в 20 000 километров убеждает в надёжности и выносливости мотора, но на нашем топливе менять масло реже 10 000 – прямой путь в автосервис. Впрочем, гарантия на пять лет или 120 000 километров, делает это условие необязательным.







Chery Tiggo 8 Pro. С мыслями о будущем

Текст **Максим Ракитин**

Что мы знаем про город Уху, кроме того, что его название созвучно с названием традиционного русского супа? Да, собственно, ничего. А зря. Ведь именно в Уху в 1997 году началась история бренда Chery, который сегодня проявляет на нашем рынке чудеса активности. Начав со старого оборудования Ford, купленного буквально за копейки, компания стала одним из лидеров автомобильной промышленности Китая. Да и у нас перестали воротить нос от её продукции, всё чаще реагируя на эти автомобили с нескрываемым интересом. Вот и получается, что в городе Уху, делают не уху, а нечто значительно более интересное.

В этом месте, по уже сложившемуся сценарию, следуют лирические воспоминания о том, какими были китайские автомобили лет десять-пятнадцать назад? Вы их, конечно, помните – аляповато скопированный дизайн, дешёвые пластики и ядовитые подсветки приборов. Такое не забудешь! Это как звук трансмиссии ЛиАЗ-677. Один раз услышал – запомнил навсегда. Под всеобщий гогот, сменявшийся презрительными усмешками экспертов, фирмы и фирмочки из Поднебесной делали первые робкие шаги. Спотыкались, производили откровенную чушь, но совершенно не собирались останавливаться, набивая шишки и набираясь опыта. Пока похожие на жирных котов европейцы с безразличным видом лежали на мешках с наличностью и брезгливо фыркали в сторону Азии, наши соседи потихоньку отбирали у них сметану. И эта «сметана», в виде инженеров, маркетологов и дизайнеров, с большим удовольствием уезжала в Китай на большие зарплаты. Посмотрите, кто главный дизайнер у той же Chery. Это Кевин Райс, который в своё время создал безумно красивую Mazda MX-5 нынешнего поколения. И ничего, наверняка тоже часто бывает в Уху, хотя основной его офис в Германии, где находится европейский дизайн-центр марки. Да, представьте, европейский! Пока жители Старого Света выясняли у кого круче стендистки на мотор-шоу, китайцы сами пожаловали к ним, а заодно сделали рынок своей страны самым желанным для любой автомобильной компании мира. Просто цифры: в 2021 году, на рынке Поднебесной будет продано 26 миллионов автомобилей. Ещё раз по буквам: двадцать шесть миллионов! И это несмотря на всякие там кризисы и пандемии. В этот момент где-то в углу тихо заплакал российский рынок, продолжающий своё уверенное движение в небытие. С другой стороны, у них и населения – миллиард... Но европейцев и американцев китайские товарищи просто так к себе не пустили, вынудив открывать СП, делиться технологиями, предоставлять уникальные разработки. В этом смысле, Chery в тренде – у них совместное предприятие с Jaguar Land Rover, и именно британские специалисты доводили до ума новую модульную платформу T1X, на которой построены все кроссоверы Tiggo последнего поколения.

Tiggo 8 Pro, по утверждению производителя, самый крутой в этой линейке. Он достаточно большой (4 722 мм в длину), семиместный и оцинкован до крыши, что по идее должно вызвать восторг у наших соотечественников, для которых скорость появления ржавчины на автомобиле важна не меньше, чем его стоимость.

Дизайном нового кроссовера китайцы очень гордятся. Особенно новой решёткой радиатора с матричным узором. И действительно, автомобиль воспринимается как очень цельный, без нюансов и перегибов. Да, остались хромированные элементы, ценность которых сомнительна, но выглядит он оригинально и свежо. Особенно старались дизайнеры, рисуя фары и задние фонари, ведь сейчас каждая уважающая себя компания стремится выделиться именно рисунком светотехники, который мы называем световой подписью: импульсные поворотники, сложная система ламп, светящихся элементов и прочих милых деталей...

Интерьер получился оригинальным, хоть и не стал откровением для тех, кто знаком с Chery Tiggo 7 Pro. Здесь, как в лучших домах Мюнхена и Штутгарта, всё построено на экранах. С тачскринов управляется мультимедиа, регулируется работа климат-контроля и дополнительных функций. Вроде и удобно, но количеству отпечатков пальцев на этих поверхностях позавидует поручень эскалатора метро. Впрочем, специально для ретроградов часть функций климата продублирована физическими тумблерами. Рукоятку КП тоже можно отнести к устройствам, которые управляются прикосновением: у неё нет механической связи с трансмиссией и режимы переключаются лёгким покачиванием. Стильно и современно.

Меню большого центрального монитора мы тоже видели на Tiggo 7 Pro, и тогда оно показалось нам довольно путанным. Но потыкав

Ø

В Chery обещают разгон до сотни за девять секунд и это похоже на правду, а какова максимальная скорость мы узнаем, когда придут штрафы с камер

пальцами минут десять мы выяснили, что жить с ним можно, как и с полностью цифровой панелью приборов, с единственно возможным вариантом оформления. На экране нет привычных циферблатов, а есть два наклонных колеса, которые крутятся с ростом скорости и оборотов. Мультик забавный, но поменять здесь можно только цвет – в спортрежиме колёса краснеют, придавая водителю уверенности. Ну или азарта. Поклонникам традиционной схемы придётся ждать, пока производитель добавит другие темы спидометра и тахометра.

А вот передние сиденья хороши! Удобный профиль, развитые поддержки и плотная набивка – именно то, что нужно престарелому автомобильному журналисту с профессиональным радикулитом. Здесь мы ставим китайским коллегам твёрдую пятёрку! Как и за ровные и одинаковые стежки настоящих ниток на панели приборов и дверных картах. Кстати, задний диван тоже удобный, но есть нюанс. Его спинка складывается в неравной пропорции, что логично, а угол наклона отдельных частей спинки можно менять. Так вот, подлокотник, находящийся на большей части, поднимается и опускается вместе с ней, вызывая приступ паники

▲ В салоне дорогая и приятная на ощупь обивка, алюминиевые крутилки дефлекторов климата, а вот накладка на панели приборов – пластиковая

▶ Сзади удобно, хотя и с оговорками. В распоряжении пассажиров подогрев сидений, USB-слоты и часть огромной стеклянной крыши

▼ В трёхмерном режиме камер, изображение автомобиля можно крутить пальцами. Жаль только, что цвет кузова на картинке не соответствует реальному





у сидящего справа пассажира, локоть которого внезапно оказывается на уровне ушей. Мы бы рекомендовали подлокотник убрать, а спать в дороге, как комсомольцы в стройотряде – положив голову на плечо соседа.

Осматриваясь внутри, постоянно находишь небольшие, но милые декоративные элементы, в виде логотипов Tiggo или оригинального узора на поверхностях, придуманного специально для этого модельного ряда. Дамы, к слову, успели оценить кошачью лапу на обратной стороне центрального монитора, видимую только с улицы. Мимишно и трогательно.

Кстати, о дамах и детях. Только они и никто другой, смогут разместиться на третьем ряду, куда взрослый мужчина сначала с трудом залезает (если залезает), а потом всю дорогу держит нижние конечности навесу, особенно если он игрок поселковой сборной по волейболу. Зато если сложить оба ряда, то в багажник можно уместить весь интерьер подмосковной квартиры-студии, что безусловно огромный плюс. А ещё, в максимальной комплектации, ставят стеклянную крышу гигантской площади, через которую приятно наблюдать за посадкой самолётов или стайками перелётных скворцов.

На нашем рынке кроссовер будет пока только переднеприводным, с двумя бензиновыми турбомоторами и двумя типами КП: 2-литровым, мощностью 170 л.с., объединённым с вариатором, и 1.6 л, мощностью 186 л. с., с роботизированной коробкой передач Getrag. Именно на этой версии мы и наматывали первые сотни километров.

Сейчас, конечно, вы можете достать свои записные книжки с тезисами обвинений и попытаться уличить нас в лицемерии и продажности, но Tiggo 8 Pro едет хорошо и уверенно, а коробка передач удивляет чёткостью и скоростью работы. Мотор хорошо тянет на ускорении, позволяя бодро стартовать с места и расходуя ровно столько топлива, сколько допускают рамки приличий (около восьми-девяти литров). В Chery обещают разгон до сотни за 9 секунд и это очень похоже на правду, а какова максимальная скорость мы узнаем, когда придут штрафы с камер.

Да, подвеску сложно назвать спортивной, но с каким американским достоинством она отрабатывает неровности! Китайский кроссовер, словно его техасские собратья, плывёт по дороге, проглатывая стыки и выбоины.

ø

Внешне автомобиль воспринимается как очень цельный, без нюансов и перегибов. Да, остались хромированные элементы, ценность которых сомнительна, но выглядит он оригинально и свежо





▲ Объём багажника, конечно, не рекордный, но если сложить задние сиденья, то можно за один раз перевезти всё содержимое подмосковной квартиры-студии

▼ Задние фонари полностью светодиодные. Выглядят они дорого, а заодно способствуют узнаваемости кроссовера в темноте

Людям, сидящим в салоне, трудно поверить в происходящее. Они замирают и делают круглые глаза. Собственно, это и есть результат совместных усилий китайского и британского производителей, ведь настройка подвески – дело архисложное.

В общем, давайте привыкать к тому, что в Китае больше не производят жалких копий мировых бестселлеров. Нужно смириться с мыслью, что мы всё чаще будем использовать превосходные степени, говоря о китайских автомобилях. Ведь темпы, с которыми они становятся лучше, вполне можно назвать космическими.

Конечно, в Chery Tiggo 8 Pro есть немало того, что нуждается в исправлении и корректировке: мультимедийной системе требуется более внятное меню, «колёсики» на панели приборов нужно поменять на циферблаты, подобрать нормальную акустику вместо того кошмара, который ставят на заводе, сделать так, чтобы картинка с камер обзора не тормозила... При этом, его стоимость в два миллиона рублей, не выглядит слишком завышенной, особенно с учётом нынешних цен на рынке. А ещё мы ждём появление полного привода, потому что хотя здесь и 190 мм клиренса, съезжать куда-то, кроме грунтовки, мы так и не осмелились.

Новый Renault Duster. Хорошо, что приехал

Текст
Максим Ракитин

НОМИНАНТ ПРЕМИИ





«Уважаемые коллеги, приглашаем вас принять участие в тест-драйве нового Renault Duster, который пройдёт в Дагестане...» Ну что нового может быть в автомобиле, который уже несколько лет продаётся в Европе, и куда ехать в одной из самых малоизученных нами российских республик? Ладно, поехали. Дух авантюризма и желание узнавать новое в нашей редакции сильны, как женская сборная ГДР по водному поло, в свои лучшие годы.

Давайте начнём с первого вопроса, который касается новизны Duster и российского рынка. Прежде всего, новизна эта в значительной степени эмоциональная, ведь предыдущее поколение модели продержалось на московском конвейере много лет, практически не меняясь. Оно стало классикой, а число его поклонников исчисляется сотнями тысяч и в последние годы только росло. Надо признать, эту народную любовь Duster заслужил по праву: комфортный, простой, недорогой, обладающий неплохим внедорожным потенциалом и ликвидностью на вторичном рынке. Ключевые слова, конечно, «простой» и «недорогой». Хотя для многих потенциальных покупателей эта простота со временем стала превращаться из преимущества в недостаток, особенно на фоне Arkana и Kaptur, в которых, к примеру, эргономика куда больше соответствует времени.

Архаика и аскетизм по-своему прекрасны, но пока подгоняемые вдохновляющими пендалями прогресса конкуренты исправляли недостатки, в московском офисе Renault хранили гордое молчание. Когда начнётся производство обновлённого народного кроссовера оставалось тайной. На пресс-конференциях коллеги размахивали польскими и украинскими журналами с тест-драйвами нового Duster и пытались выудить хоть какую-то информацию, но в ответ получали лишь снисходительные улыбки. Только когда мы прилетели в Махачкалу, выяснилось, что всё это время над Duster для России работала целая интернациональная команда, которая доводила до ума европейскую версию, превращая её в абсолютно другой автомобиль.



А теперь давайте абстрагируемся от того, что мы уже видели у наших географических соседей, иначе впечатление от праздника будет испорчено, как бывает, когда заранее знаешь, что тебе подарят.

Прежде всего обратимся к внешности. На первый взгляд может показаться, что её изменения чисто косметические. Но на деле их значительно больше, чем просто новые фары, задние фонари и расширители арок, хотя и они заметно омолодили автомобиль. Изменился наклон передних стоек, изменилась поясная линия... Да и вообще, при том что Duster сохранил узнаваемые черты, все его кузовные детали абсолютно новые. Все!

Кроме того, у Duster совершенно новый салон, построенный с применением уже знакомых нам элементов, взятых у Arkana. Здесь и большой экран мультимедиа, и новая комбинация приборов, с той самой нечётной оцифровкой спидометра, вызывающей у россиян растерянность и недоумение. Сама панель приборов теперь выглядит современно и дорого, а за перенос шайбы режимов полного привода на центральную консоль, людей из Renault хочется расцеловать. Если помните, раньше она находилась в подстаканнике, внизу центральной консоли, и добраться до неё было совсем не просто.

Багажник стал на 20 литров больше (теперь 662 л), в салоне подогревается всё, что должно, а количество USB-портов довели до пяти. Стремясь сделать Duster интересным для разных аудиторий, маркетологи предложили пакет персонализации, с забавными рыжими строчками на обивке. А ещё теперь можно заказать салон из экокожи, правда пока только для бензиновых двигателей.

Ну а теперь давайте перейдём к самому главному – к матчасти. В этот момент откуда-то из-за сцены доносятся фанфары, зрители встают и наполняют зал овациями, потому что в новой версии остались старые моторы. Те самые, что стояли на предшественнике. Бензиновые 1.6 (в двух степенях форсировки) и 2.0 л, а также полуторалитровый дизель, который так любят покорители бездорожья. Младший бензиновый двигатель, мощностью 114 л. с., доступен с передним приводом, а остальные модификации – только с полным. Коробка передач у всех одна – МКП, а традиционного автомата больше не будет. Он стар, как Джо Байден, и примерно настолько же эффективен. Зато появился нелюбимый многими «экспертами» вариатор, который идёт вместе с новым 1.3-литровым бензиновым турбомотором мощностью 150 л. с. Подобный турбодуэт уже несколько лет устанавливают на Arkana и Kaptur, и надо сказать это сочетание разделило прогрессивное человечество на два непримиримых лагеря: в первом ждут, когда всё начнёт ломаться (но никак не дождутся), а во втором издевательски строят рожи ретроградам с другой стороны.

Утром, перед выездом на маршрут, светило яркое солнце, а природа Северного Кавказа оживала буквально на глазах. За два дня нам предстояло проехать по Дагестану больше тысячи километров. Для начала мы попробовали версию с бензиновым турбомотором и МКП, которая, по утверждению инженеров, обладает спортивными задатками. Спортивный Duster? Добро пожаловать в дивный новый мир!

Сейчас в Дагестане началась активная разработка туристического потенциала, который здесь

◀ Для Duster преодоление небольшой горной речки – детская шалость. Он способен и на более серьёзные подвиги

▶ Здесь подогревается абсолютно всё, а в дорогих комплектациях появился ещё и помощник спуска с горы. Ничего особенного, если речь идёт о среднем ценовом сегменте, но перед нами компактный бюджетный внедорожник

▼ Интерьер стал более современным и удобным. Вот только оцифровка спидометра так и осталась нечётной



Ø

Традиционного автомата на Renault Duster больше не будет, а вариатор достанется только версии 1.3 с турбомотором мощностью 150 л. с.



поистине огромен. Каньоны, красивейшие горы и ущелья, древние сёла и каспийское побережье – всё это оставляет неизгладимое впечатление и ещё раз убеждает в мысли, что российский Кавказ недооценён. Мы побывали в древнем Дербенте, по пляжному песку добрались до экраноплана «Лунь», который всё ещё стоит у моря, но уже скоро станет главным экспонатом местного патриотического парка, заехали на плато Хунзах, откуда открывается великолепный вид... Надо сказать, дороги в Дагестане достаточно хорошего качества, особенно более-менее крупные. Камер на них много, но местные всё равно гоняют. Поворотниками в республике, в отличие от Москвы, пользуются почти все, хотя и двойные обгоны с выездом на противоположную обочину случаются.

Мы тоже много обгоняли, но в рамках правил, и выяснили, что словосочетание «спортивный характер» по отношению к Duster – не уловка маркетологов, а данность. Ускорение проходит легко, пусть и шумно, а новая рулевая рейка позволяет лучше ощущать связь с автомобилем. Если честно, то от прежней модели здесь ничего не осталось, кроме шильдика и передних сидений, которые всё ещё трудно назвать удачными. И основная претензия – короткая подушка.

Но мы, потомки Юрия Сенкевича, как и великий советский журналист и путешественник, готовы терпеть невзгоды, лишь бы дойти до конца. На бездорожье ходов подвески и геометрической проходимости вполне хватает, чтобы не прикручивать шаклы в ожидании тягача. Хотя понятно, что на дорожных шинах в метровую хлябь лучше не лезть, тем более в кроссовках. Тяги бензинового мотора достаточно и в грязи, а кроме полного привода у нового Duster появилась система помощи при спуске с горы. Тут вообще ничего не нужно делать. Хотя нет, нужно. Нужно выпучив глаза наблюдать, как автомобиль весело съезжает с очередного раскисшего пригорка, похрустывая тормозными механизмами.

Следующим был вариант с дизелем. Аккурат к смене моторов в Махачкале пошёл такой снег, что федеральную трассу «Кавказ» пришлось закрыть, чтобы выдернуть застрявшие на подъёмах грузовики. Ну и аэропорт тоже закрыли, потому что не было видно вообще ничего. Пока мы ехали по асфальту, всё было достаточно просто: моторчик пыхтит, музыка играет,



◄ Шайба режимов полного привода наконец-то переехала из подстаканника на центральный тоннель

► Джойстик управления аудиосистемой выглядит приветом от первого поколения Renault Megane, но французы и не думают от него отказываться. Больше того, они считают его невероятно удобным





климат работает. А вот когда мы подъехали к скале, покрытой смесью льда и снега, стало не по себе. Но желание увидеть Чиркейскую ГЭС с высоты пересилило страх, и мы продавили газ. Слева и справа обрывы глубиной метров по двести, а тропинка наверх – шириной с автомобиль. Чуть ведёт заднюю ось, нешипованные шины пытаются соскользнуть, а от страха хочется схватить коллегу за руку. Но нельзя, нужно держать двумя руками руль, точно дозировать газ, чтобы тяга оставалась ровной, да и мало ли что может прийти ему в голову. Но с ровной тягой у дизеля всё в порядке, поэтому через несколько секунд, с потными ладошками, мы выехали на плато, откуда наблюдали невероятную красоту.

После того, как улеглись эмоций, полученные за время поездки, мы смогли сами себе ответить на оба вопроса, заданных в самом начале. Во-первых, Дагестан – край гостеприимных людей, вкуснейшей кухни, фантастических видов и формирующейся туристической культуры. Гостиницы строятся, рестораны открываются, а менталитет людей меняется в лучшую сторону. Главная проблема региона – не резвые водители, а огромное количество мусора, вызванное проблемами с его вывозом из городов и сёл. Но за дело вроде бы взялись и общественность, и власти, а значит скоро всё исправится.

Во-вторых, Duster как был крутым, так крутым и остался. Но стал современнее, интереснее технически и внешне. Да, он немного подорожал, но автомобиль не виноват, что экономика страны, где он производится, переживает не лучшие времена. У него, как и прежде, очень хорошие перспективы, и мы уверены, что число его почитателей будет только расти. Он молодец! Он это заслужил.


С983ТВ 799
RUS

НОМИНАНТ ПРЕМИИ



Opel Grandland X. Нечто среднее

Текст **Максима Егоров**

Да, Opel вернулся. Хотя многие считают, что он никуда и не уходил, а просто притаился пока шла смена владельца. Двухтысячные были «золотым веком» этого бренда. Автомобили расходились как горячие пирожки и почти полностью покрыли собой не такую уж разветвлённую дорожную сеть нашей страны. Миражи того времени можно наблюдать в потоке до сих пор – нет-нет да и окажется рядом то Astra, то Corsa, а то и Insignia.

Но полюбившиеся россиянам хэтчбеки пока остаются мечтой. Завоёвывать наш рынок Opel пришёл с кроссоверами и семейными моделями. Правда напоминающие о приближении пенсии Zafira Life и Combo, что называется, на любителя, а вот Crossland и Grandland X – козыря. И если Crossland просто компактный SUV, то Grandland X тянет на полноценный кроссовер. Именно тянет, потому что внешне он больше похож на хэтчбек повышенной проходимости, а литера X, кроме обозначения модели, больше ничего не значит – полного привода у него нет. Вероятно, это влияние нового владельца Opel – группы PSA, в которой полный привод особо не жалуют. В заблуждение может ввести и недвусмысленная шайба интеллектуальной системы IntelliGrip на центральном тоннеле. На ней изображены классические символы управления приводом: «Нормальные условия», «Снег», «Грязь», «Песок» и «ESP отключена». При их переключении поведение Grandland X меняется за счёт перенастройки системы стабилизации, ABS и антипробуксовочной. По статистике использования этой опции на моноприводе, второй и единственный по популярности режим после «нормального» – «ESP отключена». Но даже в таком режиме на бездорожье лезть не стоит. Хотя если вы всё же залезли, за агрегатную часть можно не беспокоиться: двигатель и коробка защищены мощным стальным листом, а значит отсутствие полного привода можно компенсировать нашим любимым приёмом – проездом препятствия ходом.



▲ Огромная панорамная крыша добавляет салону простора и лёгкости

► При этом сам салон выполнен в сдержанном немецком стиле конца восьмидесятых. Здесь нет ничего вычурного или броского – всё лаконично и максимально информативно

◄ Объём багажника составляет 514 л. в обычном варианте и 1 652 – при сложенных сиденьях второго ряда



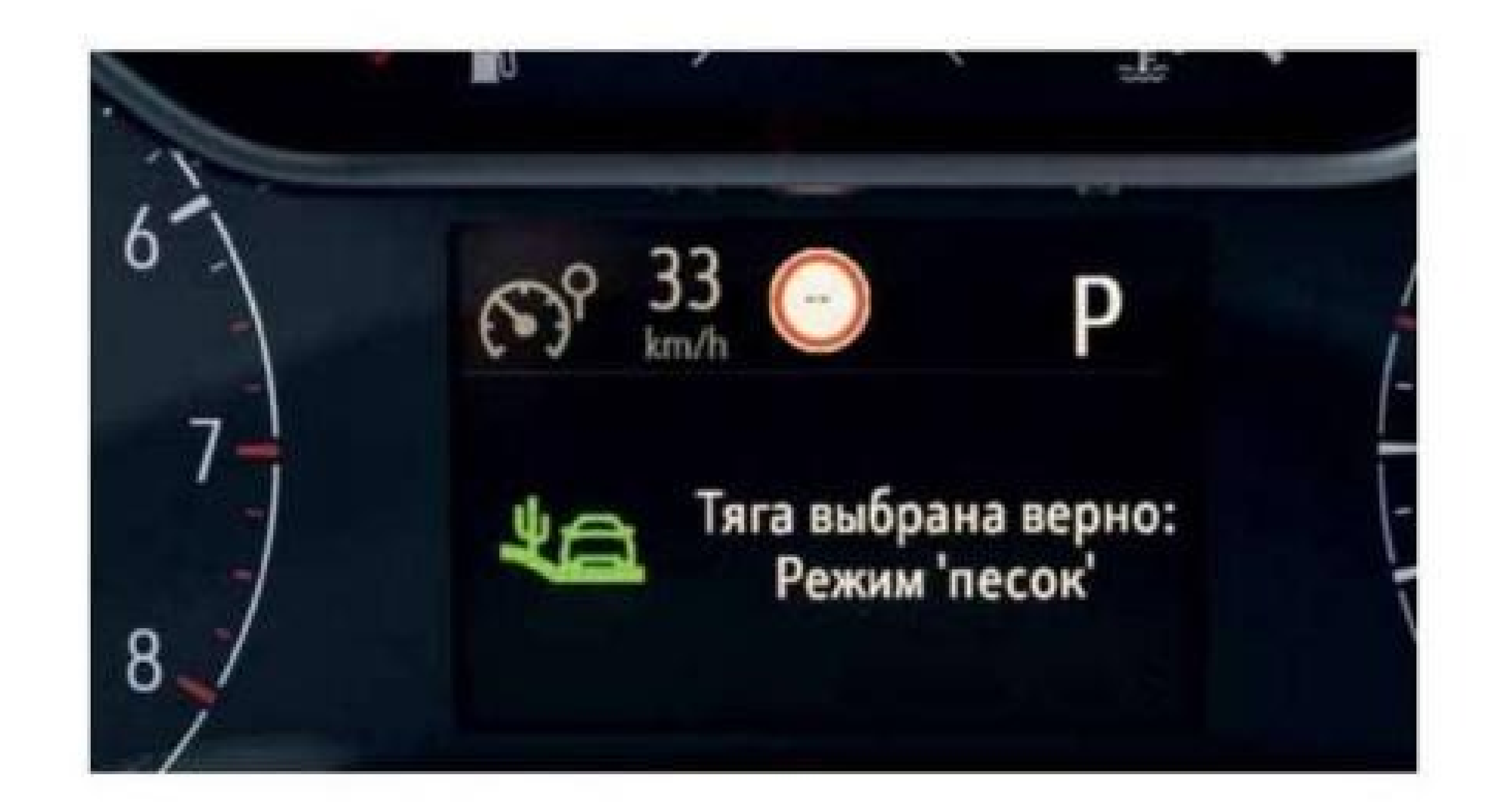
Тем более что с ходом у Opel Grandland X всё в порядке. За него отвечает турбовый двигатель объёмом 1.6 л мощностью 150 л. с. Пушечных разгонов от него, конечно, не дождёшься, но при массе в 1 435 кг первую сотню он набирает за 9,5 секунд. Разгон при этом ровный, потому что все 240 Нм момента доступны уже при 1 400 об/мин. Расход топлива при этом составляет 11,2 литра в городском цикле (при заявленных 10,1 л), что, в общем, вполне в пределах разумного.

У Grandland X шестиступенчатый автомат. И вот к нему есть вопросы. Дискомфорт вызывают два момента. Во-первых, кроссовер откатывается назад при начале движения в горку. Немного, но уплывающая картинка за окном может вызвать панику, особенно у тех, кто стоит сзади. Во-вторых, плавно тронуться удаётся только приноровившись к неинформативной педали газа, а при интенсивном её нажатии Grandland стартует с небольшим рывком. Эксперименты, например, с ручным переключением передач, результата не приносят. Остаётся уповать на способность автомата адаптироваться к стилю вождения. А стиль вождения на Grandland X может быть разным. Подвеска эффективно борется с кренами. Они безусловно есть, но вряд ли кого-то напугают, отчего кроссовер провоцирует на динамичное руление. Он отлично держит дугу и готов буквально ввинчиваться в повороты. Единственное к чему придётся привыкнуть, так это к лёгкому рулю. Он хорошо передает информацию, но из-за излишней воздушности, в повороте с ним можно переборщить. Первым предупреждением будет лёгкое повизгивание передних покрышек, а потом оперативно подключится ESP и скорректирует ошибку водителя.

Чего очевидно не хватает подвеске – это энергоёмкости. Она плавно отрабатывает общий рельеф дороги, не доводя раскачкой до тошноты, но стоит поймать неровность абсолютно любого типа, как подвеска тут же сообщит о её преодолении. И если мелкие недостатки дороги вызывают только тряску по кузову, то крупные, например, лежачие полицейские и небольшие ямы, напоминают о себе душераздирающим ударом.

Кстати, помимо сигналов подвески в салон проникают и другие посторонние звуки. Так, на максимальных оборотах в диалог пассажиров может вмешаться двигатель. Проникнет в салон и шум лязгающих шипов запоздавшего со сменой резины соседа по потоку. Но это лишь отдельные негативные проявления, а в целом, акустический комфорт Grandland X находится на среднем для своего класса уровне.

Салон кроссовера выполнен в сдержанном немецком стиле конца восьмидесятых, который всем хорошо известен. Здесь нет ничего сверхмодного или броского – всё лаконично и максимально информативно. Приборная панель с классическими стрелками, а кнопок управления бортовыми системами минимум, и они очень маленькие



◀ Интеллектуальная система IntelliGrip предлагает несколько режимов управления приводом: «Нормальные условия», «Снег», «Грязь», «Песок» и «ESP отключена». При их переключении поведение кроссовера меняется за счёт перенастройки системы стабилизации, ABS и антипробуксовочной

и аккуратные. Всё это создает эффект лёгкости и простора, что редко встречается в современных автомобилях, которые так и норовят чем-нибудь удивить. После них салон Grandland выглядит сиротливо и просто. При этом всё что необходимо в нём, вроде бы, есть: ассистенты водителя, неплохая аудиосистема, соединяющаяся со смартфонами по последним протоколам, 8-дюймовый мультимединый дисплей. Он антибликовый и даже в самый яркий день, когда салон заливает свет, бьющий сквозь огромную панорамную крышу, на экране видно всё. Из особенностей, которые редко встретишь на автомобилях подобного класса – вентиляция передних сидений, а не только их подогрев, и открытие багажника движением ноги под бампером, срабатывающая через раз.

Grandland X не давит внутренним пространством. За счёт хэтчбекообразного кузова, места здесь предостаточно и справа, и слева, и над головой. Тем более удивительно, что при таком обилии полезного объёма совсем не продумана эргономика. Принесённые с собой вещи (телефоны, ключи и прочее) нужно или прятать в карманы или держать в руках. Нормальных подстаканников, по сути, тоже нет. То есть спереди есть их подобие, но одно неловкое движение и добро пожаловать на химчистку салона. В карманах дверей поместится разве что пачка салфеток, да и то она будет постоянно оттуда выскальзывать. В Grandland X будет удобно тем, кто привык ездить не снимая куртки, сумки через плечо и меховой шапки, что, конечно, тоже неплохо, но это далеко не вся целевая аудитория модели.

Тогда чем же Opel Grandland X собирается привлекать покупателей? Легендарным немецким качеством? Но это легенда из прошлого и её будет явно недостаточно, особенно если учесть, что в комплекте с ней идёт легендарная немецкая сдержанность. При этом стоимость Grandland сдержанной никак не назовёшь – от 2 130 до 2 550 млн рублей. После этого начинаешь оценивать автомобиль куда более придирчиво. А почему нет полного привода? А почему мультимедия такая скромная, а звук напоминает коммунальную радиоточку? А выбрать мотор? Найдётся ещё немало вопросов, на которые конкуренты ответят положительно и за те же деньги. Возможно для Opel это лишь разведка перед большим наступлением, а так как опыт локализации производства в нашей стране у него уже есть, есть и шансы снова наладить дружбу.



БОЛЬШЕ ШИНЫ – ДАЛЬШЕ ПУТЕШЕСТВИЯ!

ДО 4000 ₽ В ПОДАРОК ПРИ ПОКУПКЕ ШИН ОТ 17 ДЮЙМОВ

БОКОВИНЫ С АРАМИДОМ
ДЛЯ ЗАЩИТЫ ОТ ПОВРЕЖДЕНИЙ

NOKIAN
HAKKA® BLACK 2 SUV

NOKIAN
HAKKA® BLUE 2 SUV



Land Rover Defender. Не время умирать



Текст **Михаил Лобачёв**

НОМИНАНТ ПРЕМИИ



Создавать такие автомобили, как новый Land Rover Defender, крайне трудно. Речь конечно не о практических инженерных задачах – для этого у специалистов Jaguar Land Rover достаточно опыта и возможностей. А вот объявить, что после многих лет производства классический рамный утилитарный «Деф» уходит в отставку, а на его место приходит абсолютно новая модель – на это, что называется, нужно решиться.

Впрочем, решились в JLR ещё пять лет назад. Основное производство классического Land Rover Defender, спрос на который в последние годы только снижался, было остановлено в конце 2015 года. При этом отголоски его славной истории то и дело появляются в новостной ленте – то электромобилем сделают, то компрессорный V8 и восьмиступенчатый автомат для эксклюзивных спецверсий приспособят. Да и безграничная народная любовь никуда не делась – уж очень он харизматичен. Особенно если не пытаться ездить на нём (со смещёнными в сторону тугими педалями и безальтернативной механикой), по улицам большого города. В любом случае, каждое упоминание о том, что классический Defender вместе с рамой и неразрезными мостами уходит в отставку, вызывало ожесточённые споры. А уж когда показали концепт...

Интересно, что в своём серийном воплощении новый Defender выглядит шоукаром с выставочного стенда. До сих пор не верится, что он появился в реальности. И дизайнерам Land Rover удивительным образом удалось сохранить знакомый образ, хотя пропорции внедорожника полностью изменились. К примеру, он очень широк – до правой двери с водительского места не дотянуться. А индекс 110, ранее подразумевавший длину колёсной базы в дюймах, сейчас лишь дань традиции. По факту этих дюймов у длинной версии все 118 (280 см). Словом, недостатка в свободном пространстве не ощущается ни спереди, ни сзади. Хватает места и в багажнике (786 л), правда его проём довольно узок, а погрузочная высота велика. Конечно, не до такой степени как в армейском «Урале», поэтому возить с собой отдельную лесенку, чтобы забираться в кузов, необходимости нет.

Конструктивно новый Defender не имеет ничего общего с тем автомобилем, от которого он унаследовал славное имя. По силовой структуре кузова он ближе к нынешним Discovery и Range Rover, при производстве которых широко применяются алюминиевые сплавы. Правда при постройке Defender платформу пришлось кардинально переработать и немного усилить. Она даже получила собственный индекс D7x. Теперь в активе внедорожника высокая жёсткость кузова и запредельные внедорожные возможности. К примеру, в крайнем верхнем положении пневмоподвески дорожный просвет составляет 360 мм, хотя и в стандартном он не пасует перед преградами – будь то рекордные сугробы минувшей зимы или раскисший просёлок.

На новой алюминиевой платформе и с экстерьером выставочного концепта, Defender не лишился постоянного полного привода и блокировок центрального и заднего дифференциалов. А фирменная система Terrain Response, наряду со стандартными режимами, рассчитанными на разные типы покрытия, получила вариант индивидуальной настройки. Кстати, с ними очень удобно управляться через меню медиасистемы – всё доходчиво, в картинках, с забавными замочками, символизирующими блокировки дифференциалов. Кроме того, «Деф» способен преодолевать 900 мм брод (без внешнего воздухозаборника) и снабжён системой, оценивающей его глубину. Однако, если включить её при стойком «минусе», на центральном дисплее появится предупреждение, что преодоление водоёмов покрытых льдом, может привести к повреждению автомобиля.

Но мы и не собирались топить внедорожник ценой в 6 390 000 рублей (при базовой стоимости чуть больше четырёх) в замёрзшей подмосковной речке. Объездив все известные просёлки и лесные колеи ни разу не застряв, покрыв весь кузов толстым слоем подмороженной грязи, мы выдвинулись в сторону города. Помните, классический Defender вынуждал занимать за рулём очень специфическую позу – приходилось как бы немного закручиваться вокруг оси позвоночника и смещать к левому борту ноги, расположив их над педалями. Новый Defender таких цирковых упражнений не требует, хотя отсылок к именитому прародителю в салоне хватает. Взять хотя бы белую крышу с альпийскими окошками или бездонный вещевой сундук между передними креслами. Сохранились и поручни в торцах передней панели, за которые удобно держаться при посадке, потому что даже в стандартном положении пневмоподвески кузов Defender расположен довольно высоко над землёй.







▲ В верхнем положении пневмоподвески дорожный просвет Defender увеличивается до внушительных 360 мм

◀ Обозначение «110-й» модели теперь стало скорее историческим: 3 022 мм колёсной базы нового пятидверного Defender – это целых 119, а не 110 дюймов

▶ АКП управляется нефиксируемым селектором. Чуть правее – кнопки, отвечающие за внедорожные режимы



Освоиться за рулём тоже несложно – органы управления покажутся знакомыми всем, кто хоть раз бывал в салоне нынешнего поколения Land Rover. Обзор назад через центральное зеркало, как и на прежнем Defender, неважный – мешают широкие стойки и торчащая в окне запаска. Однако это же современный «Деф» и вместо узкого зеркальца на изящной изогнутой ножке, здесь стоит зеркало совмещённое с дисплеем, который транслирует изображение с камеры заднего вида, установленной прямо на крыше (забрызгать её грязью почти невозможно). Ракурс и масштаб отображаемых ею предметов поначалу непривычен, но это чувство быстро проходит. Зато вся панорама на виду.

На ходу Defender похож на Discovery – руль в поворотах наливается ощутимым усилием,





▲ Для нового Land Rover Defender доступно множество опций и допоборудования – вплоть до матовых чёрных наклеек на капот. Одних только колёсных дисков 12 вариантов, диаметром от 18 до 22 дюймов

▼ Здесь нет недостатка в розетках для подзарядки электронных приборов. А вот трёхзонный климат-контроль доступен только в качестве опции

◀ Покрытие багажного отсека выглядит вполне надёжно и при необходимости его можно просто помыть водой из шланга. Объём багажника, если загрузить его под крышу – 1 075 л, со сложенным вторым рядом – 2 038 л. При этом дверь достаточно узкая, а порог высокий



а 400-сильный бензиновый мотор заставляет рефлекторно покрепче сжимать толстый обод. Ураганная динамика! Только успевай поглядывать в зеркала при перестроениях. При этом быстрая езда на Defender не вызывает чувства опасности – разве что лёгкое удивление. Впрочем, те кому мощь бензиновой шестёрки покажется избыточной, особенно при неустойчивой погоде с сырым асфальтом, припасён более привычный мотор – дизель мощностью 240 л.с. Мы его опробовали и можем констатировать: в самый раз! С одной стороны, он достаточно тяговит, чтобы уверенно набирать скорость, совершать обгоны и преодолевать внедорожные препятствия, а с другой, не слишком резок.

Нам достался автомобиль в богатой комплектации HSE: с матричными фарами, проекцией показаний на лобовом стекле и экстравагантным, но функциональным набором оборудования Explorer Pack – экспедиционным багажником, матовой плёнкой на капоте и кофром на правом боку. Удивительное дело, но всё это богатство, выглядящее как декоративные элементы концепт-кара, предельно функционально. Для того, чтобы забраться на крышу, предусмотрена прочная складная лестница по левому борту с отдельным замком, а в недрах кофра – фиксирующая сетка и трогательные наклейки с рекомендацией не помещать внутрь фотоаппаратуру и что-либо хрупкое.

В завершении, хочется обратиться к «интернет-экспертам», не видевшим и никогда не ездившим на новом Defender, но до хрипоты отстаивающим точку зрения, что новое поколение знаменитого внедорожника превратилось чуть ли не в кроссовер, типа Nissan Qashqai. Это далеко не так! Потомок легенды офф-роуда сохранил и преумножил его проходимость, добавив к ней немного скорости и комфорта.

Запомните меня таким. Пятое поколение Honda CR-V станет последним

Текст **Максим Егоров**

Тест-драйв пятого поколения Honda CR-V начался с печальной новости: автомобильное отделение Honda покидает российский рынок. И судя по бескомпромиссности заявления – навсегда. При этом мотоциклы, лодочные моторы и прочие компрессоры будут продаваться как и прежде. Впрочем, история знает немало случаев возвращения блудных автобрендов, а потому утерев замасленным кулаком накатившую слезу, осмотрим обновлённый CR-V. Тем более, что согласно плану представительства, поставки прекратятся только в следующем году, а сервисная поддержка и вовсе останется бессрочной. Это нам, как минимум, обещали.

Скажем сразу: пятое поколение CR-V не является примером полного перерождения. Слегка изменилась передняя часть, хром на которой, вероятно под действием гравитации, сполз ближе к земле. Чуть преобразилась задняя часть – её вертикальные фонари вытянулись вдоль крышки багажника, что, кстати, очень заметно с водительского места: фактурный рельеф отчетливо различим в зеркале заднего вида. Из-за этого, при беглом взгляде в боковые зеркала, складывается ощущение, что за тобой не просто гонятся, а уже почти догнали, заставляя рефлекторно перестраиваться. Вот, пожалуй, и всё, что изменилось с приходом пятого поколения. Кузов кроссовера, слегка напоминающий минивэн, похоже больше не вдохновляет даже дизайнеров бренда. Хотя возможно они просто не считают нужным портить совершенство линий. Ну а если не знаешь что ещё придумать – рисуй новые диски. Вот и CR-V обзавёлся симпатичными колёсами 18 радиуса. Таким образом, с помощью мелких акцентов самый популярный автомобиль легендарной марки слегка помолодел и снова стал актуальным.

Открыв водительскую дверь, первым делом замечаешь знаменитый хондовский рычаг коробки передач, расположенный по-прежнему высоко и близко к передней консоли. Более того, он всё такой же массивный (вероятно в пику новомодным джойстикам и кнопкам). Дизайн интерьера поменялся, но, как и экстерьер, очень осторожно и почти незаметно. Видимо работая над ним старались




НОМИНАНТ
ПРЕМИИ
внедорожник
года 2021
138РТ 777
RUS
HONDA
The Power of Dreams



ничего не испортить и в итоге получили новый салон, по которому не скажешь, что он новый.

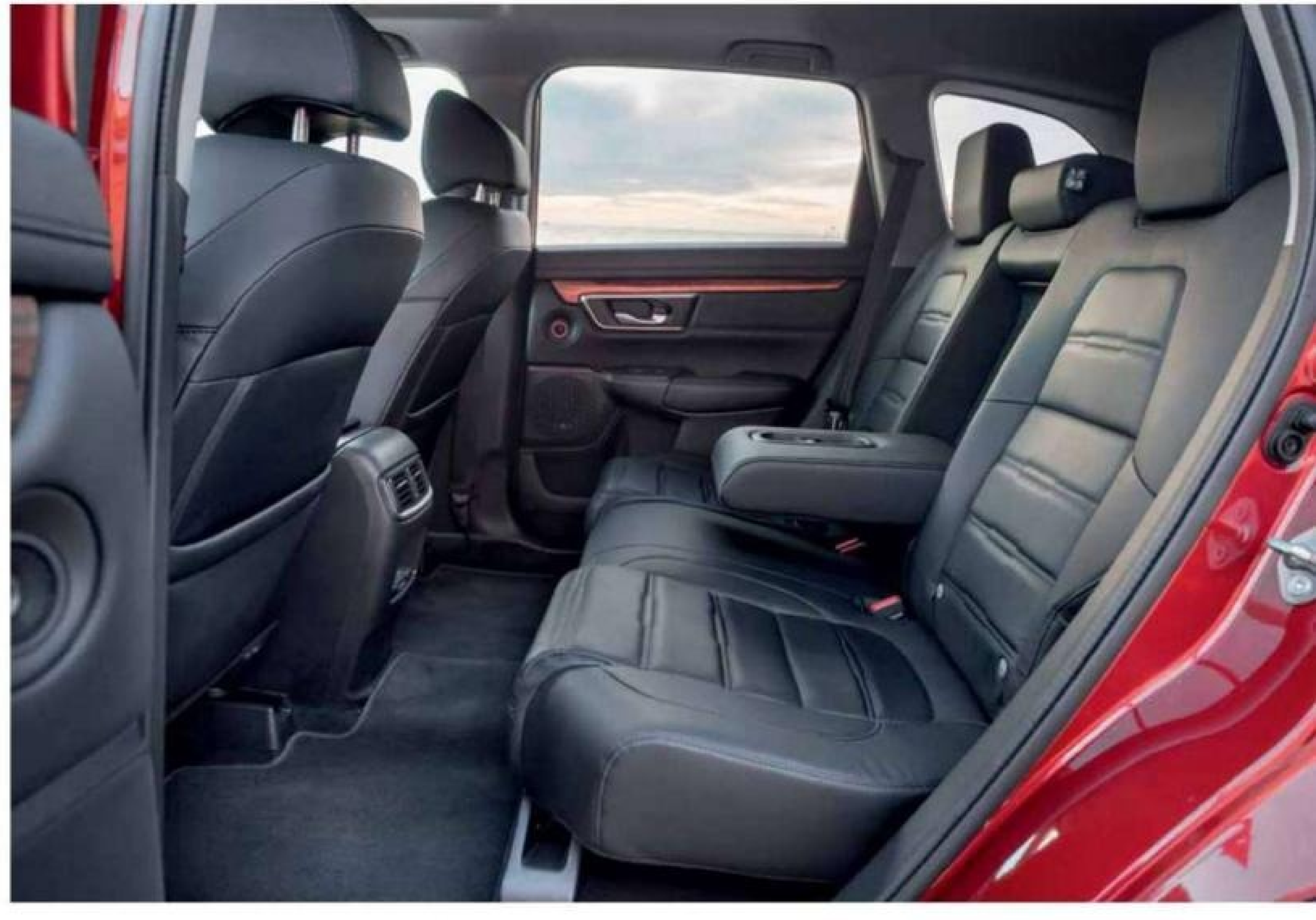
Из современных опций здесь можно найти беспроводную зарядку для смартфона, тачскрин мультимедиа и цифровую приборную панель. Бортовая информация отображается на выезжающем из торпедо стекле и даже в солнечный день отличается удивительной чёткостью. Помимо этого, обилие USB-разъёмов, всевозможные подогревы, круиз-контроль, камера заднего вида, электропривод двери багажника и электрозеркала. Причём, как вы понимаете, это далеко не весь перечень того, что есть в CR-V.

Салон изобилует всякого рода вставочками, планочками и мелкими элементами. Они настолько хорошо подогнаны умелыми ручками японских инженеров, а потом и высокоточными японскими роботами, что салон, используя примитивные образы российских журналистов, можно назвать крепко сбитым. Даже в самые лютые морозы не возникает ни малейшего намёка на сверчки или скрипы, и это при том, что материалы по-хондовски жёсткие.

За счёт уже упомянутого минивэнного кузова (короткий покатый капот и практически вертикальная задняя стойка) в салоне просторно. Всё продумано для семейного использования. В глаза бросается обилие ёмкостей для мелочей и подстаканников, а задние двери открываются почти на девяносто градусов, позволяя с лёгкостью закрепить детское кресло и водрузить туда ребёнка. Погрузочная высота багажника низкая, а пятая дверь просто огромна. Она открывает беспрепятственный доступ ко всем 522 литрам (или 1 084, если сложить второй ряд сидений) багажного отсека.

Если не вдаваться в технические детали и не умничать, то управляемость Honda CR-V можно охарактеризовать всего одним словом – лёгкая. За рулём кроссовера отдыхаешь. Его характер не отличается жгучим темпераментом, он очень спокойный. Под капотом может стоять один из двух атмосферных бензиновых двигателей: объёмом 2.0 и 2.4 литра, мощностью 150 и 186 л. с. соответственно. Оба, как и положено, с фирменной хондовской системой управления клапанами i-VTEC. Если говорить о динамике, то моторы похожи: 2.0-литровый разгоняется до сотни за 11,9 секунд, а 2.4 – за 10,2. Безусловно, 186-сильному легче даются трассовые режимы с затяжными обгонами, но учитывая что большая часть жизни этих машин проходит в городе, и двухлитрового хватает за глаза.

Само собой, уверенности придаёт полный привод, который у CR-V доступен во всех комплектациях. Правда, полный привод



▼ Приборная панель лаконична, но крайне информативна и легко читается

▲ Интерьер изменился полностью, но сделано это настолько ювелирно, что кажется всё так и было

► CR-V не самый крупный кроссовер, но его салон идеально продуман для семейного использования

совершенно не внедорожный. Он не имеет никаких режимов и принудительных блокировок, а просто делает свою работу, отлично справляясь с любым покрытием городского и загородного типа: заснеженные улицы, наледь, скользкие коктейли из снега и реагентов. Совместно с системой стабилизации, он работает настолько аккуратно, что любая внештатная ситуация проходит почти незаметно, и обратная связь на лёгком руле не пропадает.

В пятом поколении CR-V как и прежде стоит вариатор, который, к счастью, лишён привычных манер подобных трансмиссий, например, когда водитель жмёт педаль газа в пол, обороты взмывают до небес, наполняя салон визгом мотора, а автомобиль разгоняется не быстрее чем обучен. В Honda вариатор настроен иначе. При резком нажатии на педаль газа он имитирует переключение передач, сбрасывая обороты и избавляя сидящих в салоне от натужного гула двигателя. При спокойном режиме движения его вообще не слышно, а если прибавить хорошую шумоизоляцию CR-V, то в какой-то момент работу двигателя можно определить только по приборам. Ну и по меняющейся картинке за окном. Расход топлива, который можно назвать средним по сегменту, лишь незначительно отличается от заявленного. В городе с мотором 2.4 он не превышает 11 литров (при паспортных 10,3), а за его пределами снижается до 7 (при заявленных 6,3).

Вы спросите, так почему же такие хорошие машины покидают нашу страну? Поверьте, они в этом совсем не виноваты. Просто Honda одна из немногих, кто с момента триумфа 2008 года, когда было продано почти 90 тысяч автомобилей, так не локализовала здесь своё производство, в то время как утилизационные сборы и прочие расходы только росли. В итоге, ценник на ввезённые Honda стал неподъёмным: шесть продающихся сегодня комплектаций колеблются в диапазоне от 2 350 000 до 3 100 000 рублей, в высшей своей точке достигая трёхмиллионного рубежа налога на роскошь. Да, вы не ослышались – на роскошь! Но не будем говорить Honda прощай. Быть может наступит время, когда Honda Accord вновь станет любимой машиной российских оперуполномоченных, а об одной из моделей компании сочинят песню наподобие «любви достойна только мать и Camry три-пять». Но пока что в России поют другим.



Жаль, что такие автомобили покидают российский рынок. Чуть больше менеджмента и ценовой сдержанности, чуть выше наши доходы и курс рубля – за японским качеством до сих пор стояли бы очереди

LADA Niva Legend. Между прошлым и будущим

Текст **Михаил Лобачёв**



Классическая «Нива» по-прежнему в строю, но когда её всё же снимут с производства, по стране наверняка прокатится возглас удивления. Слишком многими она воспринимается вечной, которая всегда была, есть и будет. Символ страны! Такой же, как Спасская башня или собор Василия Блаженного. Прислушайтесь! Уже слышен топот ног припозднившихся поклонников, гоняющихся за последними живыми экземплярами, и многочисленными прощальными спецверсиями... Но всё это в будущем, а что с «Нивой» происходит сейчас?

Как минимум, этому заслуженному автомобилю, получившему признание не только у нас, но и во многих странах мира, вернули оригинальное название. Бывшая LADA 4x4 теперь снова «Нива», точнее LADA Niva Legend. Надо признать, имя выбрано на удивление точное и заслуженное. Но упражнениями в нейминге дело не ограничилось, хотя модификации ВАЗ-2121 использовали немало различных наименований: Taiga – для рестайлинговой версии начала девяностых, «Фора» – для мелкосерийной трёхдверки с увеличенными дверями и пластиковым колпаком над задней частью салона, Cossack – для экспортных рынков... Из экспериментов последних лет можно вспомнить версию Urban и её модификацию Black, с чёрными элементами отделки.

Времена, когда до 70% объёма производства этого инновационного внедорожника с несущим кузовом и постоянным полным приводом отправляли на экспорт, давно прошли. Однако и сейчас LADA Niva Legend пользуется стабильным спросом – даром что с начала её серийного выпуска прошло сорок четыре года. Но если


НОМИНАНТ
ПРЕМИИ
внедорожник
года 2021



В ходе очередного обновления внедорожник получил существенно переработанную переднюю панель, а взамен тросового блока управления печкой от «классики» – современный модуль с электроприводами заслонок



В этом году LADA 4x4 снова стала «Нивой» и теперь называется LADA Niva Legend. Имя вернулось в портфолио «АвтоВАЗа» после выхода General Motors из совместного предприятия «GM-АвтоВАЗ»



Вместе с появлением новой передней панели увеличен и объём бардачка



Новые дефлекторы обдува, ряд кнопок вместо прежних клавиш – центральную консоль «Нивы» трудно узнать

тогда, на рубеже семидесятых-восьмидесятых, ВАЗ-2121 был одним из самых дорогих и дефицитных советских автомобилей, то сейчас её основное преимущество в доступности. Ну и внедорожные качества, само собой, никуда не делись. В результате, почти тридцать тысяч проданных машин по итогам 2020 года и 12-е место среди 25 самых продаваемых в стране моделей.

Как известно, на протяжении всей своей истории автомобиль многократно модернизировался. Очередной эволюционный виток произошёл незадолго до переименования в Niva Legend. Тогда ещё LADA 4x4 получила существенно переработанный интерьер. Если брать по большому счёту, не отвлекаясь на различные модификации щитка приборов и рисунка на ступице рулевого колеса, это третий вариант оформления салона. Прошлый появился в ходе рестайлинга 1993-го. Именно тогда «половинная» створка багажного отсека сменилась более широкой калиткой, а салон,

скроенный из компонентов от ВАЗ-2106, уступил место более современному, в стиле тогдашних вазовских переднеприводников. Этот вариант, кстати, продержался дольше, чем самый первый, образца 1977 года. В начале третьего десятилетия XXI века, он выглядел явным ностальгическим аттракционом. Двигать тугие рукоятки с тросовым приводом, которые отвечают за перенаправление воздушных потоков в отопителе и открывают кран печки, не заблудиться в шеренге одинаковых клавиш, разыскать отдельную кнопку включения кондиционера… Процесс взаимодействия с автомобилем неизбежно превращался в квест.

Теперь, с новой передней панелью, заслонками в климатической установке управляют электроприводы, воздух поступает через крупные дефлекторы, а в комбинации приборов используется новый корпоративный шрифт и оранжевые окантовки. Изменилась и форма кресел: новые получили более выраженную боковую поддержку. Заодно сменили и обивку потолка – на цельноформованную деталь, взамен прежнего натяжного, как на старой-доброй «классике». Увеличен в новой панели объём бардачка, а блок подстаканников на кожухе трансмиссионного тоннеля переехал правее. Раньше его постоянно норовил перекрыть рычаг включения «понижайки».

В ходе обновления специалисты «АвтоВАЗа» серьёзно работали над снижением уровня шума за счёт дополнительных шумоизоляционных матов, новых опор двигателя и, что самое трогательное, накладок на дефлекторы вытяжной вентиляции. Те самые характерные прорези в задних стойках кузова теперь прикрыты новыми пластиковыми деталями. Говорят, помогает… Но всё же более важным решением в борьбе с шумом и вибрацией было внедрение ШРУСов на валах трансмиссии (вместо карданных крестовин), которое произошло в ходе одной из предыдущих модернизаций. Мы же помним, что «Нива» дорабатывалась на протяжении всей своей истории, оставаясь при этом всё той же, хорошо нам всем известной. Её мотор, объёмом 1.7 л, по-прежнему выдаёт 83 л. с., а из тоннеля на полу, как и раньше, выглядывают три трансмиссионных рычага: понижающая передача, блокировка дифференциала и, собственно, коробка. Больше легенде ничего не нужно. И это – навсегда.





Внешних изменений LADA Niva Legend на этот раз не претерпела, по крайней мере в передней части. Только на вентиляционных отверстиях в задних стойках появились пластиковые накладки



Условно проезжие просёлки и бездорожье, снег и грязь, не могут остановить эту машину. Уже 44 года – на всех направлениях страны. Впрочем, не будем забывать и о весьма успешном экспорте



Nissan Murano. Кроссовер-терапевт

Текст **Александр Зумберов**

НОМИНАНТ ПРЕМИИ



Даже у нас, в закомплексованной промсборкой России, новинки сыплются, как из рога изобилия. Модели сменяются с калейдоскопической скоростью, а стандарты комфорта и безопасности не щадят никого: все новинки так похожи, что спустя полгода автоматически удаляются из памяти или, в лучшем случае, интегрируются в некий собирательный образ. Выделиться, а уж тем более запомниться, в этом потоке крайне трудно. Но Nissan Murano особенный, поэтому я его помню. И уважаю.

Как-то несколько лет назад, листая очередной автосайт с новостями, я наткнулся на фотографии концепта Resonance. Помню, промелькнула мысль: «а в серию всё равно запустят очередной обмылок...». А спустя год-другой состоялась премьера третьего поколения Nissan Murano и как же я был рад, что ошибся про концепт. Какие же молодцы дизайнеры, сумевшие прогнуть и технологов, и маркетологов! И началось томительное ожидание, пока машина дойдёт до одной шестой части суши. Российский офис Nissan традиционно не торопился – машину адаптировали скрупулезно и долго. Но вот первый тест-драйв состоялся и я понял — не зря ждал и не зря адаптировали. И теперь, спустя несколько лет, я возвращаюсь за руль этого крейсера с нескрываемым удовольствием: я прописал его себе в качестве курса реабилитации.

Nissan Murano — кроссовер-терапевт. Только у него есть невероятные кресла Zero Gravity, которые японцы проектировали вместе с NASA. Я точно не знаю, что и как они там распределяют в плане нагрузок, но каждый раз, когда я сажусь за руль «Доктора Мурыча», мой позвоночник поёт. Мне здесь так хорошо, что хоть в пробке на МКАД стоять, хоть в марш-бросок на юг стартовать. И я сделаю это с радостью!



Под крышкой с загадочной надписью RR MEDIA скрывается разъём HDMI (для подключения к мониторам в подголовниках) и дополнительное гнездо USB



Одно из главных достоинств Murano – большой и роскошный салон, поэтому объём багажника не так уж велик – всего 454 литра. Но стоит сложить сиденья второго ряда и он увеличится более чем второе – до 1 603

Между прочим, если взять с собой пассажиров, они тоже ощутят всю прелесть космических технологий – Zero Gravity использована и в заднем диване. И там, кстати, и для коленей места хватает, и пол почти ровный.

Традиционный интерьер, без обилия сенсорных поверхностей – отдельная тема для ретроградов, отрицающих удобство тач-панелей. Например, чтобы включить подогрев или вентиляцию пятой точки, нужно повернуть крохотный реостатик, расположенный внизу центральной консоли. Как включил, так и будет работать. Нет нужды каждый раз выбирать нужный режим в меню мультимедиа. На фоне современных кроссоверов-конкурентов это огромное преимущество.

Возможно, окажись я на месте владельца Murano, первым делом затонировал бы… нет, не стёкла, а пластиковый декор «под алюминий». Его, пожалуй, многовато. Безусловно, это чистая вкусовщина, но, по моему мнению, именно эти вездесущие вставки делают интерьер визуально дешевле. Получается некий дисбаланс: в убранстве Murano немало деталей, намекающих на высокий статус, а вся эта крашеная пластмасса как будто возвращает вас на землю.

Панель приборов с 7-дюймовым цветным дисплеем между аналоговых шкал спидометра и тахометра – идеальна. Шрифты крупные, у каждой надписи своё место и, что важно, нет неуместных украшений. То же справедливо и для меню навигации: всё просто, но со вкусом. И не тормозит! Спустя годы ощущение футуризма ушло, а понимание грамотной компоновки и настройки систем упрочилось – всё работает так, как надо. Это ли не лучшая характеристика!?

В списке опций у «Мурыча» есть позиция, за которую хочется поклониться инженерам в ноги – аудиосистема с акустикой Bose. Я бы даже рекомендовал всем брендам, видящим себя лидерами сегмента крупных кроссоверов, купить Murano и использовать его в качестве эталона: так должна звучать хорошая акустика. Так должно быть настроено распределение частот по кузову. Так надо настраивать сабвуфер. Воистину, звучит Murano лучше большинства куда более дорогих аналогов и не пасует ни перед масштабами хрестоматийного Pink Floyd, ни перед напором драм-н-бейса. Маэстро Murano!

В российской спецификации стоит бензиновый мотор VQ35 мощностью 249 л. с. и он любит 92-й бензин. Да, экономия относительно 95-го не так уж велика, и чтобы выгадать хоть сколько-нибудь значимые суммы надо заправляться много лет. К тому же, ситуация с ценами на топливо у нас такова, что нельзя быть уверенным, что завтра литр не подорожает до семидесяти. Но в случае с Murano способность переваривать 92-й бензин означает всеядность мотора, а значит, дополнительную степень свободы. Отправляясь в путешествие (рано или поздно Murano всё равно спровоцирует) можно не беспокоиться о наличии фирменных АЗС, а ведь с ними у нас даже



И спереди, и сзади в Murano установлены невероятные кресла Zero Gravity, которые Nissan создавал совместно с NASA. Как это происходило сказать трудно, но результат превзошёл все ожидания. Эти кресла – мечта ортопеда! Хоть в пробке стоять, хоть тысячу километров одним марш-броском проехать



Ø

В списке впечатляющих опций Murano – аудиосистема Bose. Всем брендам, претендующим на лидерство в сегменте, стоило бы купить такой кроссовер и использовать его в качестве эталона – именно так должна звучать хорошая акустика

в относительно раскрученных регионах не всегда благополучно. Ну и совсем незначительный бонус – породистый, «аналоговый» звук выхлопа бензиновой шестёрки в режиме форсажа. В эпоху поголовного даунсайзинга такие обертона слышишь всё реже. Возможно поэтому нажимать на педаль хочется чаще, чем обычно – Murano в этом плане довольно отзывчив и с ними (машиной и педалью) приятно иметь дело.

Антистрессовый характер машины нарушает разве что настройка ускорения: да, мотор, который в своё время ставили на Z-серию, хорош в движении, а его звук ласкает слух, но если в салоне находятся люди со слабым вестибулярным аппаратом, их может удивить слишком активный стартовый рывок. Это настройка «по умолчанию». К счастью, есть решение: нужно нажать клавишу Eco и Murano станет гораздо мягче и логичнее, да и несколько грамм бензина сэкономит. И вообще, я предложил бы ниссановцам сделать Eco стандартным режимом, а более динамичный включать кнопкой Sport, которую можно поменять местами с Eco.

А вот на серьёзное бездорожье на Murano лучше не соваться. Конечно, если нужно доехать до дачи по размытой дождями грунтовке – он справится. Но долго буксовать в колее ему не по душе – вариатор такие нагрузки переносит плохо. Здесь полный привод нужен, скорее, как дополнительный фактор спокойствия в зимний период, не более того. Да и клиренс в 180 мм вполне определённо намекает: асфальт предпочтительнее.

Не буду подводить итог – ещё рано. Murano – редкий автомобиль, способный удивить даже избалованного водителя. Он и драйверские амбиции удовлетворит, и семью с кучей барахла перевезёт, и, что крайне важно, до сих пор здорово смотрится. Один из немногих, кто вызывает желание обернуться, по дороге домой.

Универсальный, симпатичный и вполне надёжный. Hyundai Creta на вторичном рынке

Одной из самых привлекательных черт Hyundai Creta, по крайней мере если верить самым честным её владельцам, всегда была пятилетняя гарантия. А что делать тем, кто хочет купить Creta на вторичном рынке? Как минимум, не тянуть время!

Текст **Игорь Губарь**





В салоне внешний дизайн повторяется только в контурах консоли и подушки руля, остальное – фантазии художника

Когда-то этот корейский кроссовер занимал верхние строчки рейтингов продаж, а для некоторых комплектаций даже существовал лист ожидания. При этом, дешёвым автомобиль никак не назовёшь, футуристическим дизайном он тоже не отличался, равно как и ходовыми качествами, а уж тем более проходимостью. Тогда в чём секрет успеха? А привлекал Hyundai Creta как раз тем, что, с одной стороны, не выпендривался, а с другой – сулил приличную надёжность за относительно небольшие деньги. С начала его продаж прошло больше пяти лет, беспрецедентная для того времени гарантия закончилась, и стоимость кроссовера на вторичном рынке стала вполне конкурентной. Так стоит ли его покупать?

А ВМЕСТО СЕРДЦА ВЯЛЕНЬКИЙ МОТОР

Помнится, разговаривал я с одним владельцем Creta, который всегда принципиально ездил на атмосферниках и механических коробках. За те деньги, что у него были, выбор был ограничен 1.6-литровым мотором и 5-ступенчатой коробкой, но при этом полным приводом и неплохим оснащением. Так вот, главной жалобой этого ретрограда была вялая динамика, мол, «не едет, на обгон идти страшно, и на подъём еле тянет». За все три года эксплуатации ни единой жалобы, кроме непрерывного нытья про отсутствие динамики. Да, базовый двигатель Creta особого впечатления не производит, и ощущения, что все его 123 лошадиные силы трудятся на полную катушку, не возникает. Но при этом он и не подводит. Этот двигатель переехал на Creta с Solaris, где тоже участвовал в формировании легенды о небывалой надёжности. Мотор простой, недорогой в обслуживании и, если спешить вам некуда, вполне рекомендуемый к приобретению. Особенно если не нужен полный привод. Да, переднеприводные Creta были довольно популярны, и на вторичном рынке их много. Обратите на это внимание. Потому что с полным приводом расход бензина не опускается ниже десяти литров на сотню. Разве что на шоссе, с пустым салоном и на скорости 90-100 км/ч, можно получить 8,0-8,3, но не ниже. Бензин, кстати, можно лить и 92-й, без видимой потери тяги, хотя на высокооктановом топливе пробег будет объективно больше. А вот на масле экономить не стоит и менять его нужно вовремя. Масложор для Creta не характерен, но в запущенных случаях он всё-таки встречается. Страшилки про задиры, стуки, грохот и прочие ужасы как правило не подтверждаются, и случаев когда мотор клинило, на деле нет. При желании какие-то следы на стенках цилиндров с помощью эндоскопа найти можно, но двигатель работает и на покой не просится. Тут, словом, всё очень индивидуально, и если

вам не нравится с каким звуком он работает – вперёд на диагностику.

А вот у топового мотора Creta проблемы с маслом встречаются. Этот двигатель известен по KIA Sportage и Hyundai iX35, и он очень не любит чересчур жидкого масла и слишком высоких оборотов, особенно в жаркую погоду. Он, конечно, не кипит, но начинает подъедать масло. Причина, как говорили корейские мотористы, в неправильной эксплуатации и обслуживании, но теплоотвод всё же немного изменили и после 2017 года проблема незаметно ушла. До этого случались даже задиры и замена блока, причём далеко не всегда по гарантии. А ещё этот двигатель почему-то не всегда признаёт 92-й бензин, хотя ездить на нём официально не возбраняется. Зато он отлично подходит к автоматической трансмиссии, которая у Creta классическая и вполне надёжная. Единственное, чего автомат не переносит, так это пропусков в регламентной замене масла. Об этом непременно должна быть отметка в сервисной книжке или в заказ-нарядах, которые прилагаются к автомобилю. Иначе от приобретения Creta с автоматической трансмиссией и пробегом за сотню тысяч лучше отказаться.

У механики была другая беда – быстрый износ сцепления, который можно было объяснить привычкой стартовать на высоких оборотах и вообще крутить мотор с полувыжатой педалью. Особенно на бездорожье. Мол, тяги не хватает, а тут вроде как внатяг... Кстати, гарантия на диск сцепления не распространяется даже при пробеге в три километра и сроке эксплуатации пятнадцать минут. А вот гарантия на кузов – пять лет.

ТОЧКИ И ЧЁРТОЧКИ

На ранних версиях Hyundai Creta лакокрасочной покрытие быстро пробивалось до появления ржавых точек. Особенно этим грешили пятая дверь и крылья. Причём, дверь чаще и почти наверняка. Случай это стопроцентно гарантийный, к тому же производитель очень быстро что-то изменил в технологии окраски, в результате чего трёхлетнюю машину с ржавчиной уже не найти. Даже если очень захочется. Тем не менее, кузов лучше осмотреть внимательно, иначе впоследствии он может разочаровывать. Не обрадует и состояние пластика в багажнике, и в тех местах, где его задевает обувь пассажиров – царапаются панели от любого прикосновения. А вот с шумоизоляцией дела обстоят неплохо (ну, для корейца начала XXI века), равно как и с комфортом в салоне, и с эргономикой. В водительское кресло легко поместится человек ростом за 190 см, и даже на втором ряду останется немного

Выбор конкретного варианта зависит от личных предпочтений, но мы рекомендовали бы 2.0-литровую версию с автоматом, выпущенную после 2017 года. С сохранившейся историей и без следов внедорожной эксплуатации



Приборы выглядят так, будто их только что сняли со скутера. Зато читаются они без затруднений



По объёму багажника Creta вполне может претендовать на звание лидера в классе





Автоматическая трансмиссия, дополненная электронными ассистентами, отлично справляется с лёгким бездорожьем

пространства. А багажник объёмом 420 литров оказывается на удивление большим.

Чем ещё может порадовать Hyundai Creta, так это оснащением полезным на бездорожье. Понятно, что это не самый проходимый проходимец, но в пределах своей геометрии машина ведёт себя отлично. Кроме полного привода с электронноуправляемой муфтой, тут есть тонко настроенная противобуксовочная система и даже система помощи спуска с холма, объединённая с помощником старта на подъём. Хорошее подспорье зимой или на раскисших после дождя сельских дорожках. А вот с бродами надо быть осторожней: вода в редукторе означает его верную смерть, а сапуны никуда не выведены. Подтёки масла на муфте и корпусах дифференциалов случаются, но в основном у тех, кто машину не бережёт, и это сразу видно по общему состоянию (особенно днища, защит и выхлопной, которая висит ниже всего).



В машинах произведённых в России, автоматическое складывание зеркал не предусматривалось, но при желании его можно установить самостоятельно

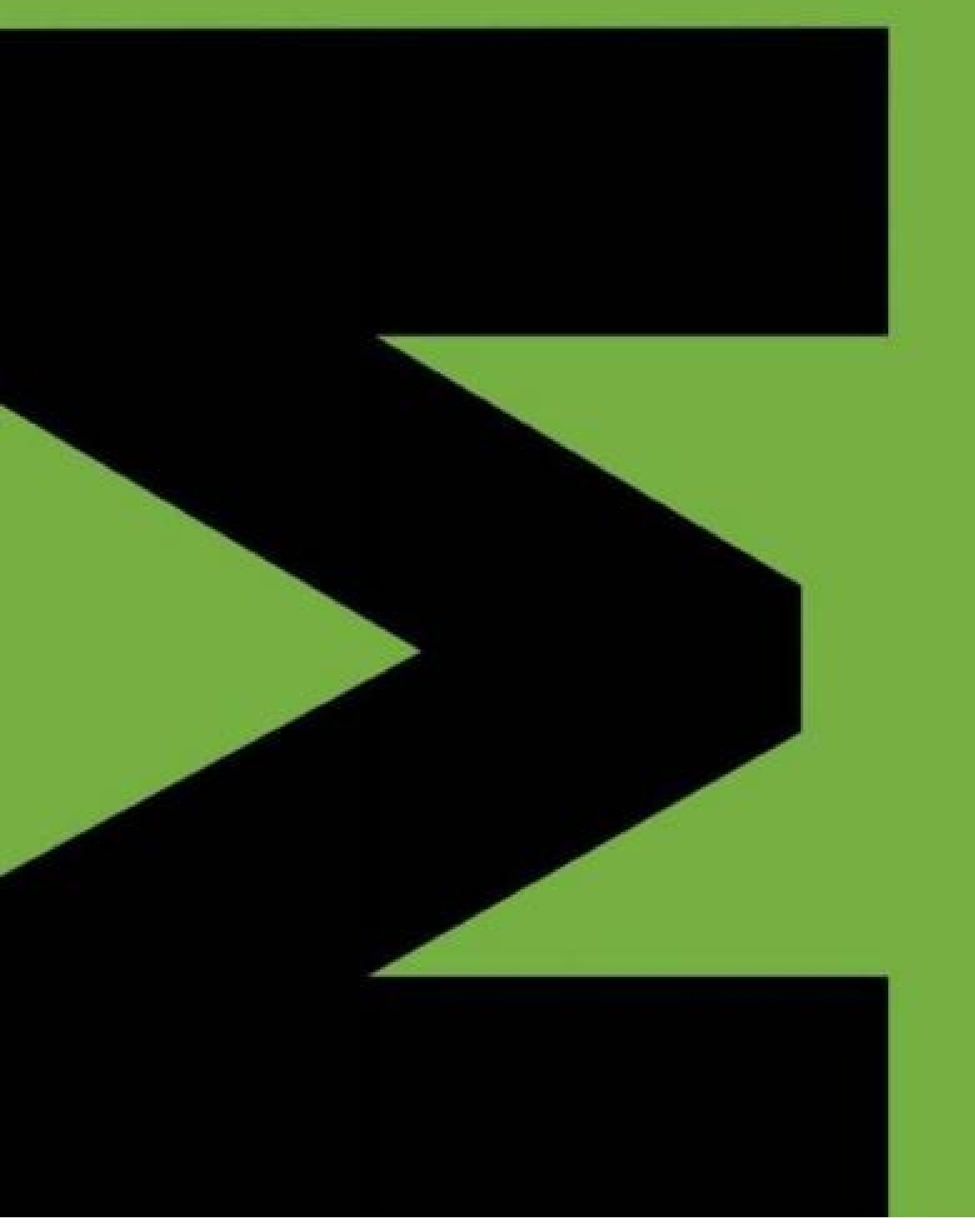
Когда-то этот кроссовер был абсолютным лидером продаж. При этом совсем дешёвым его не назовёшь, футуристическим дизайном он тоже не отличался, равно как и ходовыми качествами. Тогда в чём секрет успеха?

Завоюет ли Hyundai Creta вторичный рынок, так же как она когда-то завоевала, если можно так выразиться, первичный? Вполне может быть, тем более что её время как раз подошло. Ведь владельцы этого кроссовера, как правило, люди спокойные, в каком-то смысле консервативные, а не те, кто уносится со светофора и меняет машины два раза в год. Так что если вам нравится универсальный, симпатичный и вполне надёжный кроссовер, то сейчас самое время обратить на него внимание. Что же касается выбора конкретного варианта – тут всё зависит от предпочтений, но лично я рекомендовал бы 2.0-литровую версию с автоматом, выпущенную после 2017 года, с сохранившейся историей и без следов внедорожной эксплуатации. Попробуйте, вам понравится!.





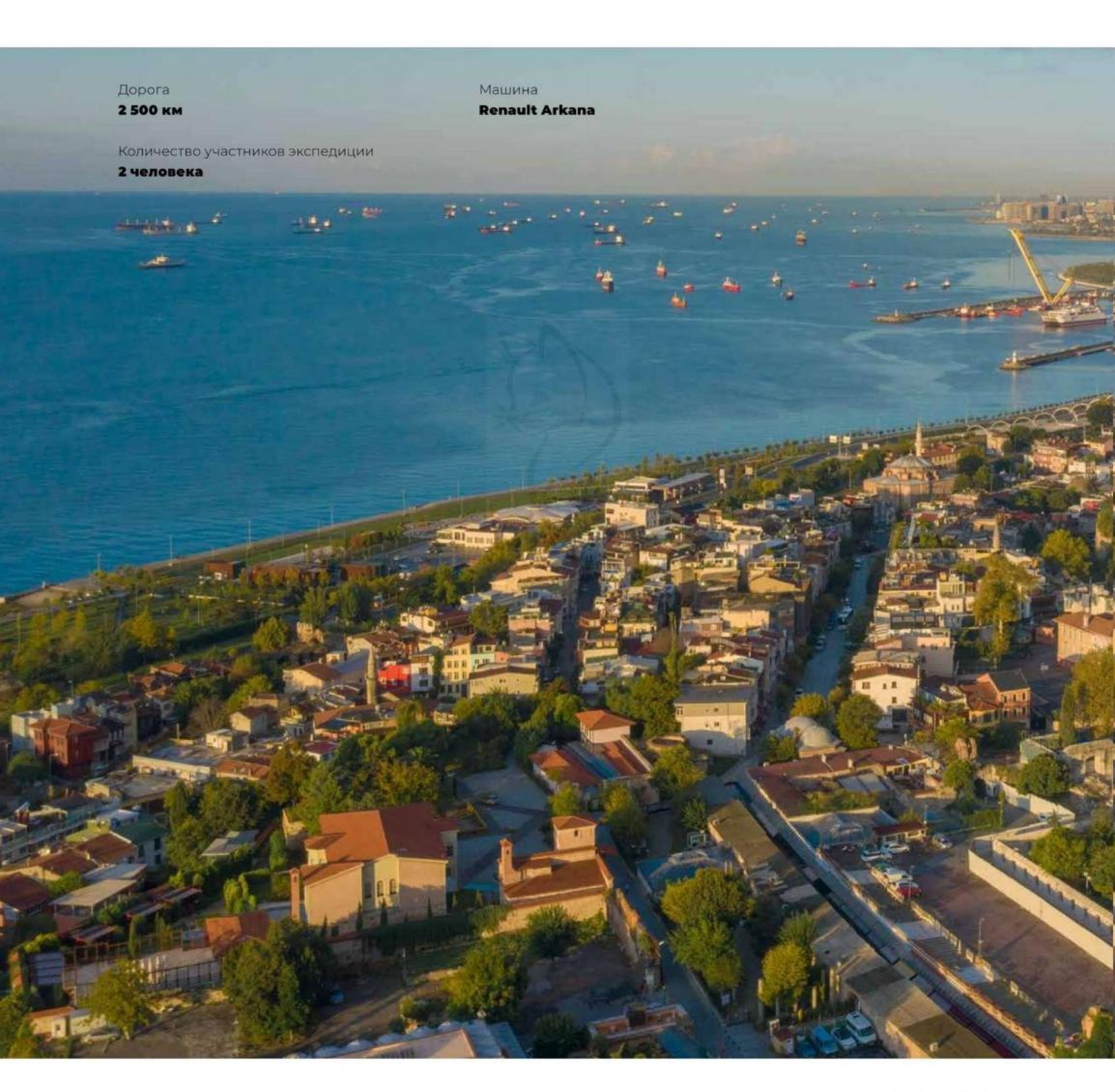








Стамбул. Город противоречий

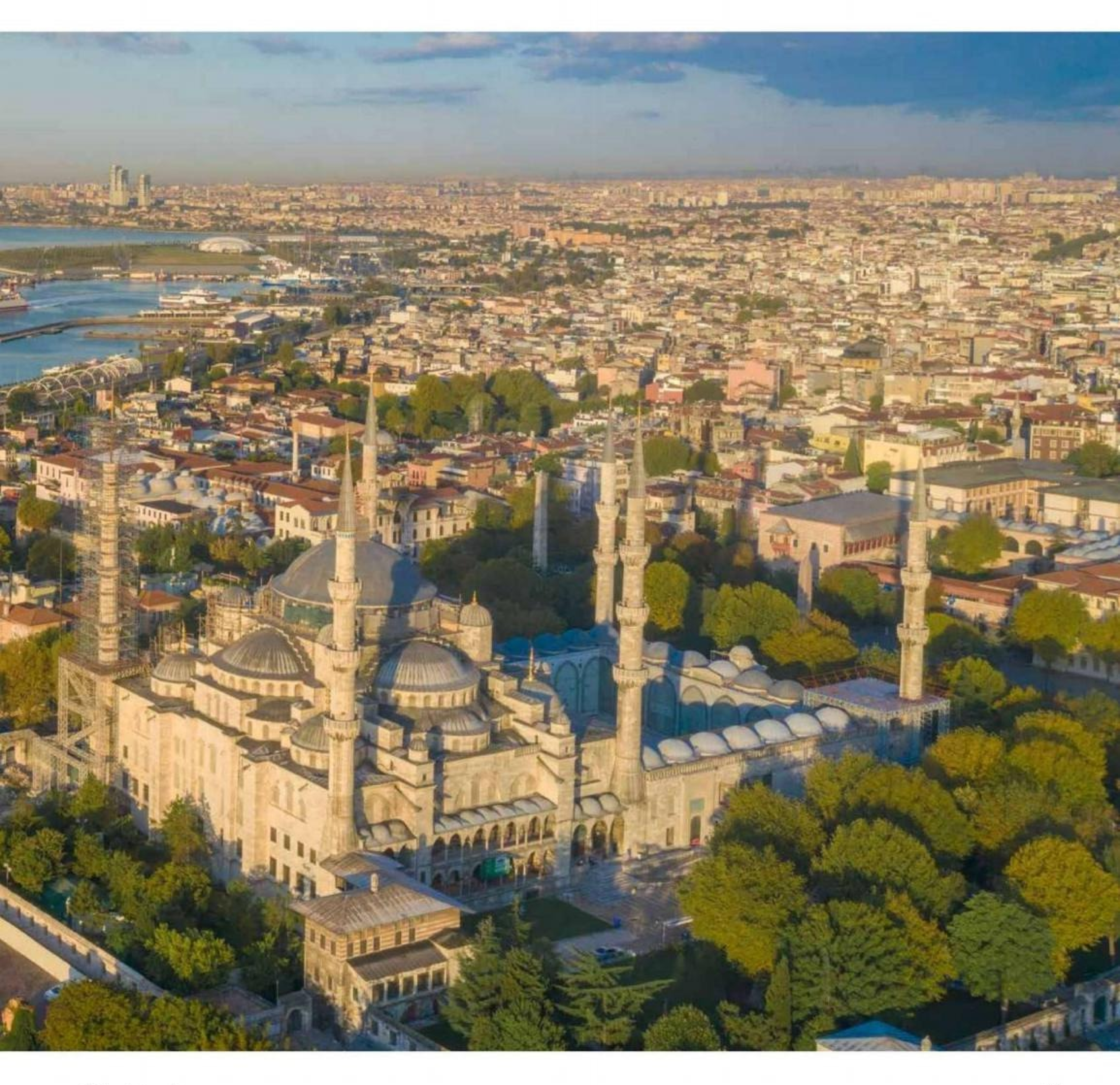


Дорога
2 500 км

Машина
Renault Arkana

Количество участников экспедиции
2 человека

Стамбул настолько противоречивый город, что его европейская часть совсем даже не европейская. Она покрыта многочисленными мечетями, трущобами, древностями и живёт тут довольно консервативное исламское население. При этом азиатская часть, напротив, вполне себе европейская – с барами, клубами, уличными художниками и музыкантами. Сюда, во время правления президента Эрдогана, перебралась вся городская богема





В богатом наследии Римской, Византийской и Османской империй, каждый найдёт для себя что-то интересное. Кто-то приезжает в Стамбул чтобы прикоснуться к истории, кто-то просто пошопиться, кто-то, как мы, понаблюдать за птицами и попробовать местную невероятно разнообразную кухню, которая как и сам город впитала в себя традиции многих народов



Девичья башня — один из символов города, на фоне небоскрёбов азиатской части. А ниже снимок мечети Сулеймание, расположенной в европейской части, в районе Фатих. Мечеть названа в честь десятого султана Османской империи Сулеймана Кануни («Великолепного»). Музей, а сейчас это музей, находится на одном из семи холмов Стамбула, рядом с Босфорским проливом





Турки очень азартны. Если футбольные болельщики, то жёсткие ультрас, если торговцы, то торгуются до хрипоты, если мусульмане, то ортодоксальные... Учитывая это, а также заметное социальное расслоение общества, становятся понятны амбиции президента Эрдогана по восстановлению Османской империи. Ведь согласно Гумилёву, империи создают пассионарии, ищущие приложение своей внутренней энергии

Проехав пару-тройку остановок от туристического Султанахмета, можно увидеть другой Стамбул. Полуразрушенные дома, слегка проржавевшие спутниковые тарелки и наспех подведённые коммуникации (иногда, кстати, незаконные). Ещё несколько лет назад здесь было довольно опасно, но теперь туристы добрались и до неблагополучных районов

Наверное ни в одном городе мира архаика так ощутимо не переплетается с современностью, закрытость с открытостью, религиозный фундаментализм с современными культурными трендами. Рыбаки на набережной ловят рыбу, по Босфору плывут белые яхты, бельё сушится на улицах центра города, туда-сюда бегают курицы, дорогие бары зазывают туристов, а девушки с разноцветными волосами идут рядом с ортодоксальными женщинами в чёрных одеждах. И всё это причудливо переплетено, как дивные узоры на знаменитых турецких коврах




EMİNÖNÜ
2000
GENÇLİK VE SPOR
KULÜBÜ
KURULUŞ: 2000
DURU


Вид на новый архитектурный символ Стамбула, открытый в прошлом году – футуристическую телевизионную башню Чамлыджа, с площадки одного из старейших исламских комплексов Сулеймание, построенного пятьсот лет назад. Таков и весь этот удивительный город, в котором прошлое, настоящее и будущее находятся буквально в метре друг от друга




15
лет в эфире
2006-2021


ТЕЛЕКАНАЛ
АВТО
ПЛЮС
Пожалуй, лучший автомобильный канал страны





Узоры на льду Байкала

Текст
Максим Ракитин

Фотографии
Рустем Тагиров
по заказу Porsche Russland

В этом году лёд Байкала превратился в место паломничества автопроизводителей, каждый из которых пытался удивить приглашённых своим уникальным маршрутом. Однако чаще всего это были долгие прогоны по прямой, по давно примелькавшимся туристическим локациям. Мы же приехали на озеро, чтобы рисовать. Правда делали мы это не кистью или карандашом, а с помощью мощного полноприводного Porsche Taycan. Электромобиль на морозе, да ещё и в управляемом заносе? Вы серьёзно? Оказалось, вполне...

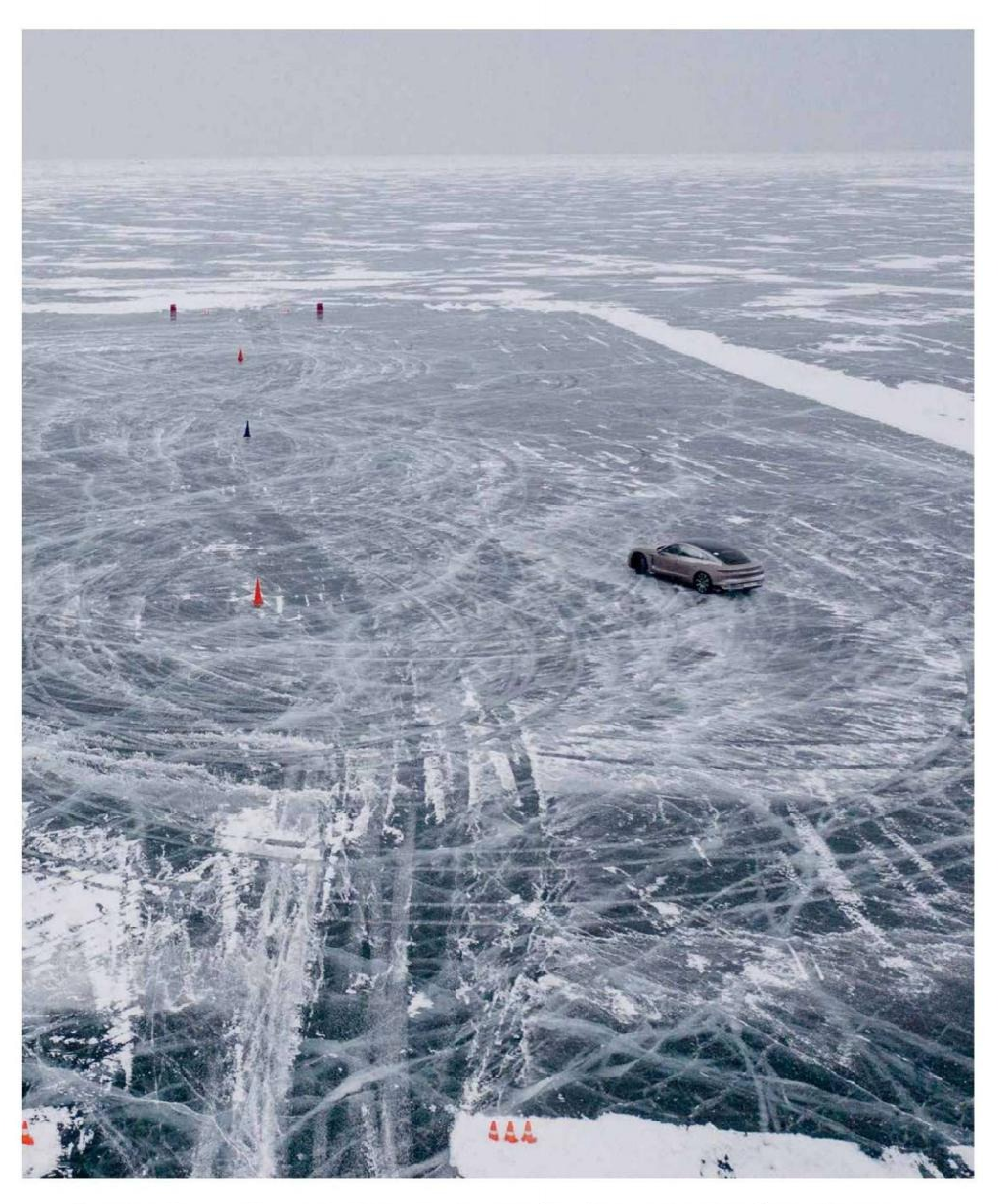


Как известно, отношение к Байкалу в нашей стране трепетное и для многих он является чуть ли не священным. Поэтому местные экологические активисты очень скептически относятся к мероприятиям на льду, опасаясь нарушения тончайшего экологического баланса озера. Но в нашем случае экологи были спокойны: выбросов – ноль, а из дырявых прокладок не течёт масло

Уроки рисования должны были доказать, что эти пока ещё непривычные и пугающие электромобили, на самом деле способны на многое. Особенно, если речь идёт о Porsche. Для этого ребята из офиса марки организовали трассу настоящей джимханы, каждый элемент которой, стал частью нашего ледяного полотна

Вгрызаясь шипами в метровый лёд бухты Ая, мы резвились как школьники. Только абсолютная тишина в салоне поначалу оглушает и дезориентирует: скорость растёт, вестибулярный аппарат переходит в гоночный режим, а единственный различимый звук – треск раций, из которых доносятся приглушённые реплики инструкторов





Кстати, со стороны инструкторов всё тоже выглядело довольно забавно. Машины проносятся в абсолютной тишине и понять, где при выполнении упражнения пилот ошибся с газом – совершенно невозможно. Это обычный автомобиль ревёт как раненый медведь, а тут только гулкие удары, доносящиеся откуда-то снизу. Это трещит лёд, вызывая у людей лёгкий трепет, как вызывает его вся величественная природа Байкала

Нас очень удивила способность электромобилей с лёгкостью переносить так называемые «суровые условия эксплуатации». Даже в боевом режиме, с резкими ускорениями и торможениями, с активной работой педалями в заносе, средний пробег на одной зарядке составил около 350 км. А ведь при этом ещё и «печка» работала



Несколько часов невероятной езды приводят к пониманию, что для Porsche не имеет значения какой тип двигателя установлен на автомобиле — взмыленные пилоты, временами падавшие на лёд чтобы немного отдохнуть, кристальный воздух, голубые торосы и узоры на льду... А что если просто прохватить по прямой? Ребят, ну это же так скучно!




ЧЕГО СТОИТ
ТВОЯ
СВОБОДА?
ПРИЦЕПЫ ДЛЯ ПУТЕШЕСТВИЙ «СВОБОДА»
СВОБОДА
ПРИЦЕПЫ ДЛЯ ПУТЕШЕСТВИЙ
САЙТ: AVTO-SVOBODA.RU | ИНСТАГРАМ: @AVTO.SVOBODA | ТЕЛЕФОН: +7-921-922-83-57
ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ:
ЛЮБОЙ ЦВЕТ И ОПЦИИ НА ВАШ ВЫБОР
ДОСТУПНЫЙ:
КАТЕГОРИЯ ПРАВ «В», ЛЕГКО ВОДИТЬ
КОМФОРТНЫЙ:
КУХНЯ, СПАЛЬНЯ, ВОДА, ЭЛЕКТРИЧЕСТВО
НАДЁЖНЫЙ:
АЛЮМИНИЕВЫЙ КАРКАС


T/A KO2

Школа Автотуризма. Выбор шин для путешествий

Текст и фотографии **Сергея Лысенко** @ls78.ru

Мы продолжаем уроки «Школы автотуризма» и возвращаемся к теме, начатой в прошлом номере – шины для путешествий. Но если в прошлый раз мы обсудили нюансы их выбора, то теперь поговорим об особенностях применения.

Оказывается, чтобы существенно увеличить проходимость автомобиля, иногда достаточно немного поколдовать с дефлятором или компрессором.

Что это даёт? Всё зависит от задач, но если говорить об очевидном, то:

1. Прежде всего, комфорт. Растёт показатель плавности хода. Более мягкая шина сглаживает и проглатывает неровности гораздо эффективнее, чем накачанная до стандартного давления.

2. Увеличивается пятно контакта, а вместе с ним и проходимость в грязи. Улучшается сцепление, машина способна ехать по рыхлому песку или снегу.

3. Протектор лучше очищается, если, к примеру, вы преодолеваете сложный грязевой участок.

Эти правила применимы ко всем типам шин, поэтому если вы закопались в снегу или песке – не паникуйте, а попробуйте спустить колёса до 0.5-0.8 атм и выбраться самостоятельно.

РЕКОМЕНДОВАННОЕ ДАВЛЕНИЕ:

Обычная дорога. Рабочее давление в шинах, как правило, находится в пределах 2,0-2,5 атм (точные показатели чаще всего размещают на стойке водительской двери в виде стикера). Возможны разные значения для загруженного автомобиля или для движения по скоростной трассе.

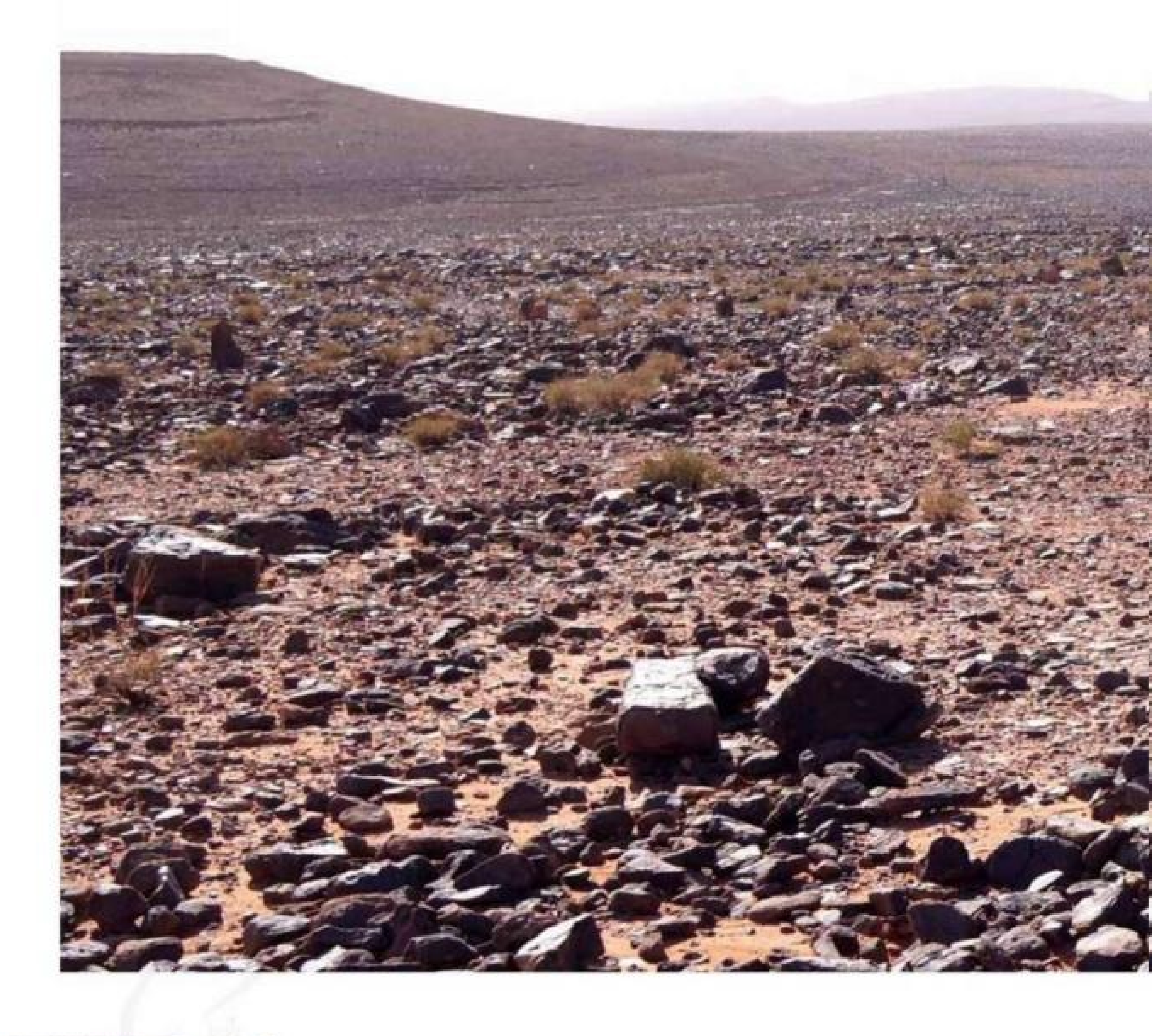
Скоростная магистраль. На идеальных европейских дорогах можно мчаться со скоростью свыше 120 км/ч на давлении от 2.5 до 3.0 атм. Шум и расход гораздо меньше.

Скальник, горные каменистые дороги. Тут тоже лучше немного перекачать колёса (например, до 3.0 атм). Это сделает покрышки более жёсткими, защищая от проколов.

Пересечённая местность. Давление в шинах 1,3-2,0 атм., в зависимости от скорости движения и сложности дороги.

ø

Всегда следите за давлением в колёсах и сход-развалом. Малейшие отклонения от требуемых характеристик могут даже за 500 километров сожрать половину протектора





Песок. Давление в шинах 0,8-1,0 атм. Это позволит не проваливаться на пляжах или дюнах.

Грязь. Давление 0,5-1,0 атм. Отлично подходит для преодоления сложных грязевых участков, но на критически низком давлении возрастает риск разбортировать колесо.

Вернувшись на твёрдое покрытие, не забудьте вернуть давление в рабочее состояние. На спущенных шинах, да ещё и на высокой скорости, ездить по твёрдому покрытию запрещено. Заметно страдает управляемость, а также быстро изнашивается протектор.

Использование дефлятора значительно ускоряет процесс контроля давления и стравливания воздуха. Вместе с надёжным компрессором, дефлятор занимает место в первой тройке самого необходимого снаряжения автотуриста.

СОВЕТЫ ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ:

– Отправляясь в дальнюю дорогу, всегда берите с собой полноразмерную запаску с той же шиной, что и основной комплект. Зимой – зимнюю.

– Обязательно используйте гайки-секретки. Известны случаи, когда люди оставляли машину на берегу озера и по возвращению с рыбалки обнаруживали её стоящей на пеньках.

– Держите в багажнике набор «экспресс-шиномонтаж» со жгутиками и инструментом. Маленькая коробочка и умение ей пользоваться очень пригодятся вам где-нибудь на южной дороге к Телецкому озеру, от которой до ближайшего шиномонтажа ещё минимум два прокола и сто километров пути.

– При выборе дисков для туризма, прежде всего обращайте внимание на их вес, а уже потом на дизайн. Чем легче колёса, тем свободнее ход вашего автомобиля, да и подвеска не будет испытывать лишних нагрузок.

– Храните колёса согласно рекомендациям производителя. Можно на балконе, в гараже, на даче… Ну или воспользуйтесь модной услугой хранения в крупных шиномонтажных центрах.

– Наблюдайте за равномерностью износа. Если вас что-то смутило – сразу отправляйтесь в сервис.

– Всегда следите за давлением в колёсах и сход-развалом. Малейшие отклонения от требуемых характеристик могут даже за 500 км по трассе сожрать половину протектора. Если машину ведёт в сторону, руль не возвращается после завершения поворота, машина не имеет чёткой траектории движения и рыскает – это серьёзный повод обратить внимание на колёса и подвеску в целом.



– Съезжая с асфальта, всегда бережно относитесь к природе. Не нужно гонять по вековому мху или подлеску, взрывая протектором грунт.

– Первое, что нужно включить на бездорожье – голову. Застрявший автомобиль даже на МТ резине может вытащить только точно такой же, либо дополнительно оборудованный лебёдкой. Ну или трактор с грузовиком.

– Если возможно, отключайте полный привод при движении по асфальту – минимизируйте износ AT/MT шин на твёрдых покрытиях.

– На бездорожье, распространённой проблемой машин начинающих автотуристов, является постоянное малозаметное снижение давления. Шина может терять по 0,1 атм в день. Покрутив такое колесо в шиномонтаже и не обнаружив прокола, его вернут со словами: «Да всё нормально!» А причина в том, что во время стравливания шин в грязи, ослабевает контакт в месте прилегания резины к ободу диска, и туда забивается мелкая грязь и песок. Вот по ободу такие колёса обычно и травят. Это легко диагностировать, смазав обод диска мыльным раствором. Известны



истории тотального износа обода диска из-за грязи (диски пришлось просто выкинуть). Так что вернувшись из поездки за впечатлениями, обязательно обслужите колёса, если хотите продлить срок их службы.

Казалось бы, простое изделие из резиносмеси и каучука, а сколько нюансов. Пройдёт совсем немного времени и обычной практикой станут безводушные шины. Возможно придумают что-то ещё... А пока мы будем проводить вечера в интернет-магазинах, сравнивая цены и параметры, изучая рисунок протектора и отзывы в комментариях, тесты шин в журналах и результаты испытаний на ралли-рейдах и в экспедициях – все эти знания помогут отыскать нужный вариант. Кстати, над свойствами шин тоже работают любимые нами маркетологи, а над рисунком проекторов – дизайн-студии. 3D моделирование, компьютерные испытания, полностью автоматизированные заводы – уже сегодняшний день. А мы с радостью обуваем новенькие шины и мчим за горизонт.



Четыре комплекта на дисках: HT, AT, MT и зима – вот идеальная формула колёсной экипировки автотуриста, где наличие MT может рассматриваться в качестве опции. По крайней мере, автор этих строк уже много лет использует именно такую формулу.

Четыре комплекта на дисках: HT, AT, MT и зима — вот идеальная формула колёсной экипировки автотуриста, где наличие MT может рассматриваться в качестве опции

Toyo Open Country A/T и теплоход на подводных крыльях

Текст
Григорий Алёшин

По статистике, огромный потенциал проходимости, скрытый внутри дорогих внедорожников, чаще всего остаётся невостребованным. И это понятно, их покупают не для участия в тяжёлых трофи-рейдах. Но что мешает отправиться на полноразмерном полноприводнике по интересному маршруту выходного дня, с элементами офф-роуда? Одна из причин – отсутствие подходящих шин. Найти универсальные All Terrain для машин типа Lexus LX 450D со штатными дисками 21 дюйм – задача весьма непростая. На рынке больших AT и MT почти нет, но мы всё-таки кое-что нашли – очень активная японская марка Toyo Tires не так давно начала свои регулярные поставки в нашу страну. Поэтому мы переобули Lexus в Toyo Open Country A/T Plus и поехали кататься. Причём, не только по асфальту.

Статусный Lexus LX 450D Black Vision, ценой около девяти миллионов рублей без «допов» – классический внедорожник с прочной рамой, неразрезным задним мостом, большим 4.5-литровым турбодизелем мощностью 272 л. с., шестиступенчатым автоматом, двухступенчатой раздаткой с понижающей передачей, гидропневматической подвеской и целым набором вспомогательной электроники. Правда всё это внедорожное богатство почти бесполезно без подходящих шин, но Open Country A/T Plus 275/50 R21 – точь-в-точь штатный размер нашего Lexus.

Интересно, что пару лет назад российское представительство Toyo Tires попросило штаб-квартиру в Осаке выпустить именно такие





шины и именно в таком типоразмере. И представьте, японцы сделали их специально для нашего рынка. Кстати, Open Country A/T есть в штатном двадцать первом дюйме и для не менее уважаемого нами Mercedes-Benz GLS.

Перед выездом мы, разумеется, стравили одно из колёс, чтобы посмотреть, как поведёт себя шина при пониженном давлении. Оказалось, что полутора атмосфер вполне достаточно, чтобы пятно контакта заметно увеличилось, но это практически предел. Снижать дальше – только шину портить. Довольно низкий профиль не располагает к подобным экспериментам, да и производитель настоятельно рекомендует придерживаться значений, указанных в инструкции к автомобилю. К тому же, для сложного офф-роуда существует Open Country Mud Terrain, а у нас задача более универсального характера – совместить приятное с полезным. То есть после зимней спячки прокатать маршрут, на котором не были пару лет, а заодно посмотреть, как A/T Plus ведут себя на дорогах разного качества, грунтовках и лёгком бездорожье.

На асфальте Open Country A/T Plus произвели хорошее впечатление. В салоне их не слышно даже на высоких скоростях, а если сравнивать с зимней резиной, которую мы только что сняли, разница особенно заметна. Существенных изменений в управляемости нет, а вот стыки и мелкие неровности почти не ощущаются (мы знаем, что пользователи любят Toyo как раз за мягкость). Скоростной индекс шин H (210 км/ч), так что разгон ограничивается только ПДД. Внедорожник прекрасно держит дорогу, не танцует в асфальтовой колее и не создаёт пугающих кренов при резких манёврах.

С ровной федеральной трассы мы съехали на знакомый постапокалиптический грейдер, состоящий из битого кирпича, кусков старого асфальта и мусора. У Lexus энергоёмкая подвеска и на высокопрофильных шинах по такой дороге можно валить под сотню. Но и наши низкопрофильные Open Country оказались на удивление комфортными, на 50-70 км/ч не возникало ощущения, что позвоночник вот-вот пробьёт потолок, как это часто бывает с шинами подобного профиля.

По сложившейся за годы строительства капитализма традиции, грейдер привёл нас к забору с закрытыми воротами и суровой охраной. Похоже, соседний коттеджный посёлок за время нашего отсутствия разжился очередным куском земли под застройку. Что ж, так даже лучше. Значит к конечной точке маршрута, на высоком речном берегу, мы поедем через овраги и поля. На сложном рельефе приходится максимально поднимать пневмоподвеску – нежный пластиковый обвес «Лексуса»

◀ Рельефные блоки со ступенчатыми краями отвечают за сцепление при разгоне, стабильность и низкий уровень шума при движении с большой скоростью, и эффективное торможение

▶ Широкая канавка с внешней стороны и развитый протектор на боковинах, дают хороший зацеп на бездорожье



не любит контактов с грунтом. Тут нужно очень точно работать с газом, а если не проходишь по геометрии – иметь возможность сдать назад без пробуксовки. Благодаря хорошему зацепу протектора, тяжёлый внедорожник не стаскивает под собственным весом и можно проезжать опасные рытвины с ювелирной точностью. Только в конце самого крутого подъёма, колёса сорвались в пробуксовку, однако мы спустились обратно и заехали по более стабильному покрытию. На асфальтовых шинах машина просто соскользнула бы вниз как на салазках, а подняться вряд ли удалось бы даже с хорошего разгона.

Выбравшись из оврага, мы проехали по мокрой колее, перевалили через опушку на краю луговины, добрались до высокого берега на излучине реки, полетали на коптере и к вечеру были на финише – у теплохода на подводных крыльях «Ракета 102». Он стоит на вечном приколе у села Верхнее Мячково в месте впадения Пахры в Москва-реку и отмечен на картах, как памятник технике. Правда подъехать к нему можно только по грунтовке и в межсезонье на дорожной резине это вряд ли получится. Ну а с All Terrain – легко в любое время года.

Несмотря на незапланированный объезд, нам удалось пройти маршрут до конца и не в последнюю очередь благодаря правильно выбранным шинам. Toyo Open Country A/T Plus подходят как для ежедневного использования, так и для небольшого офф-роуда. Они позволяют не жертвовать комфортом на асфальте и не отказывать себе в удовольствии съезжать с проторенных трасс. К тому же, не будем забывать, что Lexus LX 450D не какой-нибудь переднеприводный кроссовер и красивые шины, с протектором заходящим на боковины, отлично дополняют образ настоящего классического внедорожника.



◄ Производитель настоятельно рекомендует придерживаться давления, указанного в инструкции. У Lexus LX 450D на 21-м диаметре это 2.6 атм впереди и 2.7 сзади

► Полутора атмосфер вполне достаточно, чтобы пятно контакта заметно увеличилось, но это практически предел – низкий профиль к подобным экспериментам не располагает




WARN
VR
EVO
WARN


WARN

ЛЮДИ

Каждый проект я открываю лично для себя

Известный ресторатор поговорил с нами об автомобилях, мишленовском гиде, пользе закрытых границ и докторской колбасе.



Текст **Максим Ракитин**
Фотографии **Студия Koldunova+Klyosov**

Арам, начнём с «протокольного вопроса». Что связывает вас, шефа и ресторатора, с автомобилями? Какую роль они играют в вашей жизни?
Основополагающую! Я с детства мечтал иметь собственный автомобиль. В какой-то момент эта мечта осуществилась и уже на протяжении многих лет машина, вне зависимости от марки, является моим другом и участником всех путешествий, то есть самой интересной части моей жизни.

А кормить людей вы тоже мечтали с детства? Когда вы поняли, что это ваше призвание?
В этом году исполняется ровно двадцать лет с тех пор, как я открыл в Санкт-Петербурге свой первый винный бар и ресторан Probka. В тот момент я уже знал, что хочу получить, но не очень понимал, как этого достичь. Тем не менее, мне кажется, став первопроходцем во многих вопросах, я смог создать бизнес, который немного продвинул вперёд всю индустрию. Тогда я занимался импортом вина и знал, как устроены наши рестораны изнутри. Мне это не нравилось. Но мне очень нравились места, в которые меня водили виноделы Италии и Франции. Это были простые семейные заведения их друзей. Я хотел, чтобы и у нас было также, чтобы профессия повара и официанта была такой же уважаемой, как и любая другая. Ведь не секрет, что в те годы посетители ресторанов относились к этим людям как к обслуге. В своём первом винном баре я ничего не готовил, потому что не умел. Зато всё знал про вино и у нас была супер-концепция. К вину мы предлагали разные закуски: колбасу, сыр, оливки и прочее,

что можно было быстро нарезать. У нас была отличная атмосфера, совершенно новая, не пафосная, но своя, со своими правилами, которые оказались близки людям. Я нашёл много единомышленников и среди гостей, и среди своей команды. У нас и сегодня есть ребята, которые работают со мной практически с первых дней. Многие из них уже открыли свои проекты не только в России, но и в Европе.

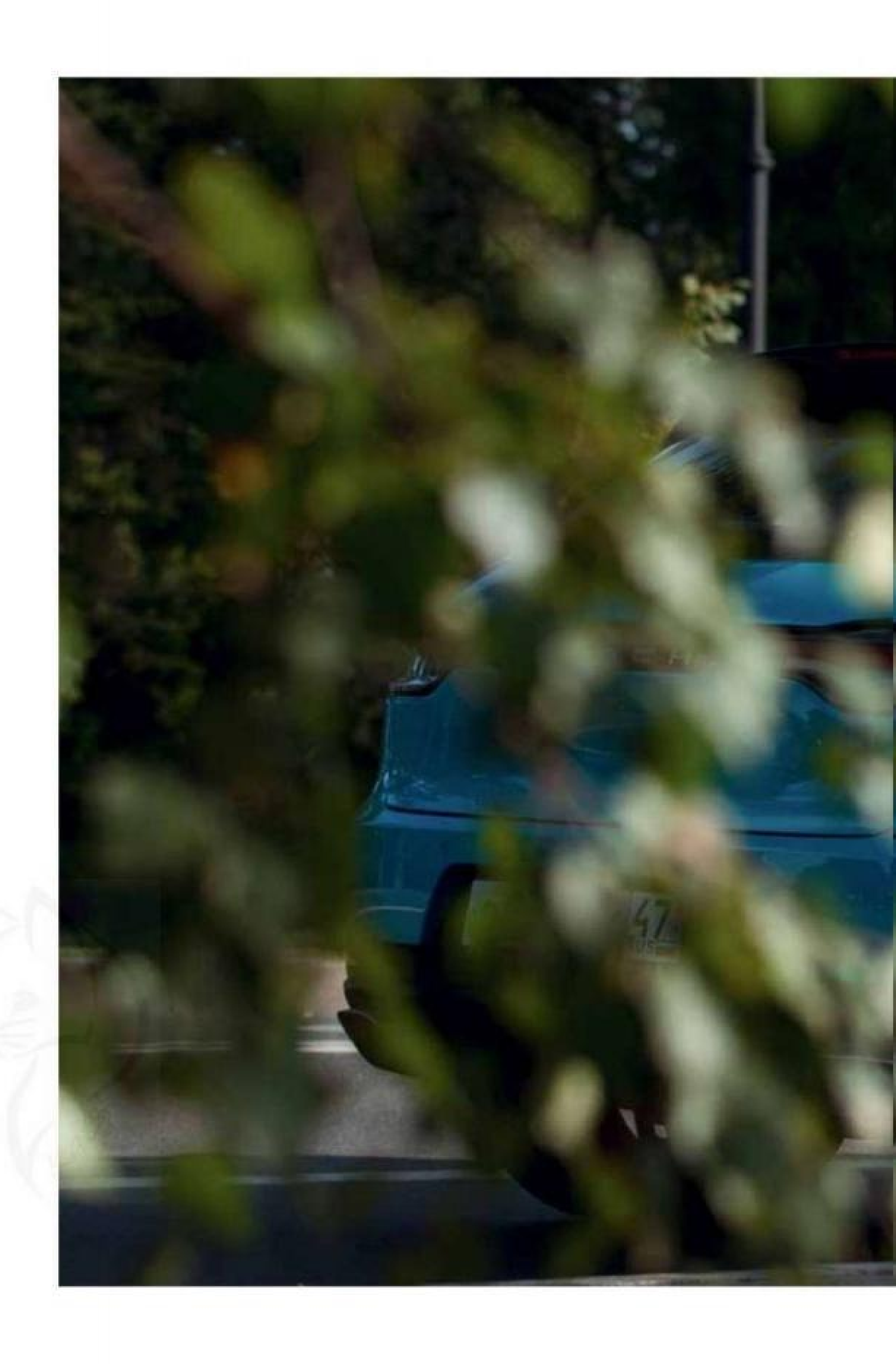
Позже я стал приглашать шефов из Италии и Франции. Я учился у них, а они у меня. Так получилось, что я отлично знаю итальянскую кухню. Зачастую лучше самих итальянцев, которые обычно знают только свой регион. А я изъездил эту страну вдоль и поперёк, побывал практически везде, знаю где какую пасту готовят, какой тут местный специалитет, какое вино.

Потом было несколько незабываемых лет телевизионных проектов: «Адская кухня», «На ножах» и т. д. В Украине и России они шли параллельно с развитием ресторанов. Думаю, популярность моих кулинарных шоу совершила определённый перелом в сознании, и молодые ребята стали задумываться о профессии повара, об открытии собственных мест. Я до сих пор горжусь, что участвовал в популяризации этой интереснейшей профессии. Конечно, я и сам учился, и продолжаю учиться каждый день...

Всегда было интересно узнать, как у шефа рождается идея блюда. Как Менделееву, может присниться ночью?

Чаще всего вами движет желание поделиться, то есть съел вкусный помидор и захотел поделиться этим вкусом с гостями. В моих ресторанах национальные кухни – итальянская, грузинская... А черпать вдохновение в истории и традициях народов, в секретах семей, можно бесконечно. До пандемии мы несколько лет проводили фестиваль фамильных рецептов Nativa. Приглашали друзей со всего мира – виноделов, художников, дизайнеров одежды – сплошь знаменитые фамилии. Мы просили поделиться с нами рецептами блюд, которые они готовили на кухне нашего ресторана и предлагали гостям в отдельном меню. За каждым таким рецептом стоит история семьи, традиции поколений. Некоторые блюда остались в меню до сих пор, и они очень популярны.

Помимо этого, со мной работают талантливые повара, которые разделяют мою философию: француз Николя Лорье, итальянец Мануэль Сурачи, грузин Гиа Хучуа, русский Вячеслав Морозов. Все мы единомышленники и каждый привносит в общее дело частичку своего таланта, своих корней и своего понимания прекрасного. Мы часто вместе готовим, пробуем, придумываем блюда. А вообще, я всегда ещё до открытия ресторана составляю меню и затем блюда из него остаются бестселлерами на десятилетия. Может они мне и снятся!



Ø

Чаще всего мною движет желание поделиться, то есть съел вкусный помидор и захотел поделиться этим вкусом с гостями



Ну хорошо, а как вы решаете, что ваше новое заведение должно быть итальянским или морским? Ориентируетесь на моду?
Для меня рестораны – это очень личный бизнес, который не может быть формальным, придуманным как маркетинговая концепция заранее, на бумаге. Этим надо заболеть, чтобы тебя разрывало от желания открыть именно такое заведение. Иногда вдохновляешься местом, иногда – человеком. Я никогда не ориентируюсь на моду или тренды. Типа, «вы слышали, сейчас в моде перуанская кухня, давайте забабахаем перуанский ресторан». Для меня такой путь – тупик, но я не утверждаю, что у кого-то не может так получаться. Просто каждый свой проект я открываю лично для себя. Так, чтобы мне самому хотелось туда ходить, обедать и ужинать, приглашать друзей.

В Россию пришёл «Гид Мишлен». Неужели начнётся битва за рекомендации и звёзды?
Не думаю, что где-бы то ни было появление гида может вызывать такие процессы. Скорее, «Гид Мишлен» – это маркетинговый инструмент. В допандемийные времена он помогал в привлечении туристического потока с высоким уровнем дохода. И вообще, способствовал развитию туристической привлекательности регионов. Но так чтобы рестораны целенаправленно открывались или менялись под «Мишлена» – мне сложно себе представить.

Например, нашему берлинскому ресторану исполнилось четыре года и два последних из них он удостаивался тарелки «Мишлен», как рекомендации отличного места. Мы очень ей гордимся. Особенно потому, что в нашем помещении полвека назад был ресторан Maître – первый в Берлине ресторан со звездой «Мишлен» и первый в Германии с двумя звёздами у шефа Анри Леви, на кухне которого училась добрая половина немецких мишленовских поваров. Мы эту атмосферу почувствовали сразу. Будет здорово, если через пятьдесят лет кто-то так же скажет о нас.

В целом же, приход знаменитого гида – очень позитивный процесс для рынка. Потому что всё, что помогает повышать качество работы, очень развивает индустрию. А прогресс необходим!



Но сейчас на рынке огромное количество всевозможных заведений, особенно в Москве и Петербурге. Как выстроить работу, чтобы не остаться за бортом этого бизнеса?
Просто надо заниматься любимым делом и оставаться профессионалом. А это означает постоянное совершенствование. В общем, «Делай, что должен и будь, что будет!» Это древнее изречение, если применять его на практике, обладает поистине магической силой

В среде рестораторов огромная конкуренция. Как при этом строятся ваши отношения? Находите ли вы взаимопонимание хотя бы на уровне концепций и цен или каждый действует, как считает нужным?
Скажу откровенно, я никогда не рассматривал другие заведения в качестве конкурентов. Мне всегда казалось, что чем больше будет классных ресторанов, баров и кофеен, тем более развитой станет культура еды за пределами дома. Поэтому, мне кажется, наши взаимоотношения можно охарактеризовать как отличные. Я лично дружу с большинством отечественных рестораторов и шефов, глубоко уважаю труд каждого из них и надеюсь, что они отвечают мне тем же.

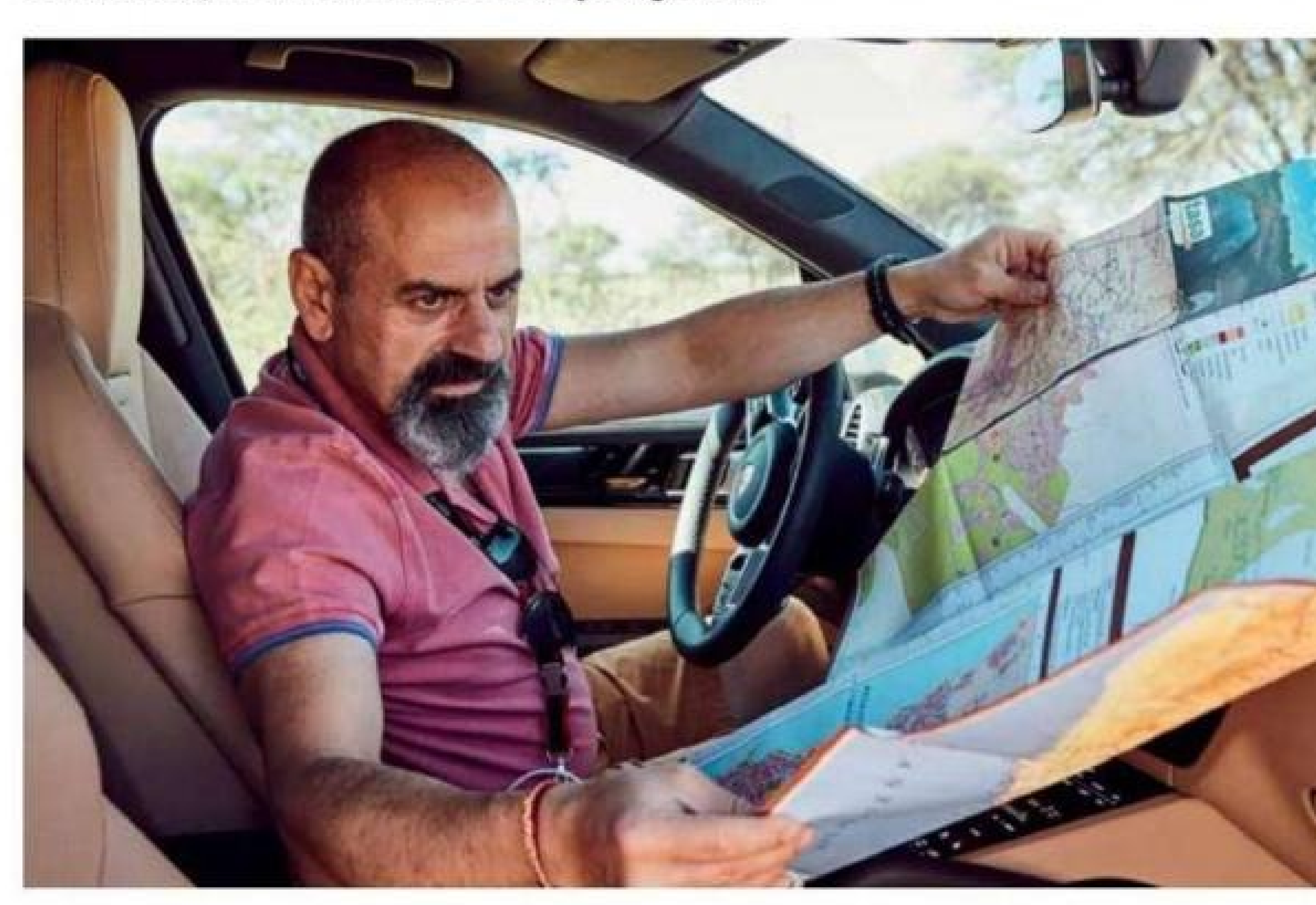
Что касается со-настройки меню или цен с ресторанами на одной улице, то мне это кажется дикой идеей. Конечно так не происходит! Цены в каждом моём ресторане определяют прежде всего ингредиенты и затраты, а затем уже рынок, то есть платёжеспособность гостей и конкурентная среда. Обсуждать ценовую политику с соседним рестораном мы не станем. Уровень среднего чека предлагают в качестве ориентира арендодатели в новых современных кластерах, куда они хотят привлечь рестораторов. Но это совершенно не тот процесс, о котором вы говорите.

Что шеф-повар Арам Мнацаканов готовит дома? Ну не бутерброды же с варёной колбасой?
Почему бы и нет? Иногда это очень вкусно: бородинский хлеб, вкусное сливочное масло, плавленый сыр, кусочек варёной докторской колбасы и глоток холодного пива. Это очень вкусно! Но вообще, я готовлю и пасту, и спаржу, и баранину. Очень люблю плов где-нибудь на даче у друзей или в нашем загородном ресторане «Рыба на Даче».

В прошлом году, да и в первые месяцы нынешнего, из-за пандемии мы, пусть и вынужденно, «открывали для себя Россию». Вы тоже путешествовали по стране?
Я даже благодарен, что волею судеб мы остались на год внутри страны и смогли рассмотреть её получше. Мы буквально изъездили её вдоль и поперёк с проектом Porsche Travel Experience. Побывали в невероятно красивой Карелии, куда всё никак не было времени вырваться, устроили несколько вылазок с ребятами из моих ресторанов на рыбалку на Валаам. Съездили в экспедицию на Porsche Cayenne на русский Север, на Кольский полуостров. Доехали до Белого моря, до самой границы с Норвегией. Потрясающие впечатления, невероятная природа и еда – дары моря и земли: свежайшие крабы, морские ежи, ягоды, включая мою любимую морошку. Летом отправились в Казань, посмотреть мощь Волги и совершенно потрясающий Татарстан, а по дороге так влюбились в Суздаль, что решили приехать сюда зимой, похрустеть снегом настоящей русской зимы. А потом проехали и всё Золотое кольцо: Владимир, Кострома, Ярославль, Палех, Плёс... Было ощущение, что путешествуешь по учебнику истории. Но главным впечатлением стали не древние монастыри и крепостные стены, а люди, наши соотечественники – чудесные, светлые, образованные и трогательно влюблённые в свою землю. И, кстати, везде было вкусно. В каждом городке находился один, а то и несколько ресторанов, с кухней вполне столичного уровня. А солёные грузди и маринованные белые, малиновое и морошковое варенье, которыми мы запаслись, доедаем до сих пор.

Насыщенная программа! При этом вы ещё и работали? Как вы восстанавливаетесь, когда чувствуете, что валитесь с ног? Поделитесь, может быть и нам пригодится.
Да у меня, если честно, не бывает такого состояния. Я же, по сути, живу в концепции «занимайся любимым делом и тебе не придётся работать ни одного дня». Но если я действительно устаю, то мне надо просто переключиться на другой вид деятельности. Я почти каждый день играю в теннис с кем-нибудь из друзей или с тренером. Идеально, если тренер – девушка. Тогда ты вдвойне более собран и заряжен на победу. Попробуйте, очень помогает.

Спасибо, обязательно попробуем



Warn Hub Receiver и тапочки для тараканов



Игорь Губарь

Помните анекдот из девяностых, в котором новый русский обнаружил в списке необходимого офисного оборудования «коврики для мышек». «Вы бы ещё тапочки для тараканов заказали!» – раздражённо произнёс он и вычеркнул этот пункт.

Вы спросите, почему я об этом вспомнил? Дело в том, что прошлой осенью любимый мною Warn выпустил устройство под названием Hub Receiver, позволяющее управлять лебёдкой на расстоянии. Со смартфона. Через Bluetooth. Прямо из салона автомобиля, не снимая смарт или планшет с крепления. Хотя при необходимости можно и отойти шагов на тридцать. Я на всякий случай проверил – работает. При этом, на экране смартфона отражается вся информация: температура, нагрузка и напряжение аккумулятора – как рабочее, так и остаточное. Казалось бы, такое интересное решение можно только приветствовать: удобно, понятно, современно. Ну или, в конце концов, не обращая на него внимания лебедиться по-старинке – пожалуйста, никто не против. Но нет, наши коллеги-комментаторы прям как из болота вылезли. Знаете какой самый частый комментарий в Youtube под роликом про Hub Receiver? «Ну да, сидишь ты по уши в грязи, достаёшь смартфон и тут же его топишь. Гениально! Создатели этой хрени сами пробовали в грязи смартфон достать, да ещё лебёдкой работать?» Напомню, что создатели этой хрени – крупнейший в мире производитель лебёдок. Конечно они грязи отродясь не видели! Зачем? Грязь только ты и видел, а все прочие просто гуляли по лесу. И лишь один человек мудро заметил, что, мол, бездорожье бывает разное. Остальные, как тот новый русский из 1990-х – тапочки для тараканов! Братцы, ну вы чё? Неужели в российском внедорожном движе всё так, мягко говоря, незамысловато? Нет болота по пояс – не считается! Вот только те, кто ездит на своём внедорожнике в горы, с вами не согласятся. А ладожский «Каменный Триал»? Да любой триал в принципе. Разве это не бездорожье? Ну хорошо, на триале лебёдкой пользуются не так уж часто, разве что мост подтянуть. А давно ли вы, уважаемые друзья, съезжали с асфальта на стандартной машине и универсальной резине? Попробуйте, узнаете много нового. А экспедиционеры, которые в здравом уме?

Словом, друзья, снимите шоры и не судите по себе. А лучше вообще не судите, и откроется вам истина. И тогда даже коврики для мышек и радиопульты вас не удивят.

Кстати, вы знали что iPhone активно используется не только в армии США, но и в среде инструкторов Академии Jeep? Просто у них хватает ума пользоваться защитными чехлами, а самые умные ещё и к ремню его пристёгивают, если грязи по колено. Но это так, на всякий случай...



Текст **Владислав Ковлейский**

Автомобильный мерч. Время покажет

Как вы знаете, автомобильные бренды зарабатывают не только на машинах, но и на более доступных вещах. Например, на фирменных часах. Мы подобрали самые интересные новинки, которые вполне могут вам подойти



2. SKODA

Минимализм всегда в моде и эти часы яркое тому подтверждение. Лаконичный дизайн, металлический браслет, чёрный циферблат с кварцевым стеклом – всё что нужно мужчине в хорошем костюме



3. MERCEDES-BENZ

Настоящий швейцарский хронограф. Такой же элегантный, как и автомобили Mercedes. Выполнен в спортивном стиле, из высококачественной нержавеющей стали. Стрелки светятся в темноте, поэтому даже ночью вы точно сможете ответить крепкому прохожему, который час

1. LAND ROVER

Отдавая дань экологичным технологиям, знаменитая марка выпустила часы, заряжающиеся от солнца. Хронограф выполнен в виде приборной панели. Эту прочную и суровую модель можно рекомендовать не только владельцам британских внедорожников, но и любителям экстремального спорта



5. VOLKSWAGEN

Недорогой, но при этом очень стильный хронограф, выполнен в стиле часов ныряльщика. Хотя почему в стиле – с ним и правда можно нырять. Эффектный циферблат с логотипом и нейлоновый ремешок – что ещё нужно для счастья?



4. BMW

Один из самых симпатичных персонажей сегодняшнего обзора. Полированный матовый корпус, браслет из нержавеющей стали, но главное – шкалы в форме решётки радиатора BMW. Как ни крути, а эта марка всегда восхищала нас своими дизайнерскими решениями

7

7. BENTLEY

Поистине эксклюзивная вещь. Этот хронограф выпущен тиражом всего 25 экземпляров. Коллекционеры по достоинству оценят дизайн в стиле 1940-х годов, а также прозрачную заднюю крышку из сапфирового стекла, через которую так приятно наблюдать работу мануфактурного механизма от Breitling. Цена, как принято писать в таких случаях, по запросу



6. AUDI

Классический хронограф в корпусе из нержавеющей стали и ремешком из телячьей кожи, выполнен в элегантном чёрном. Циферблат украшен знаменитой эмблемой с кольцами. Кварцевый японский механизм, флуоресцентные стрелки и полная водонепроницаемость – всё как мы любим



Жизнь на колёсах. Трагикомичные зарисовки про американцев, которые так и не осуществили свою мечту

Джессика Брудер, «Земля кочевников»

Текст:
Владислав Ковлейский

Издательство «Манн, Иванов и Фербер», 2021

«На улицах Нью-Йорка праздник, но простым американцам не до веселья» – примерно так в программе «Международная панорама» комментировали репортажи о бездомных людях, ночующих в коробках. Вероятно, благосостояние бездомных американцев с тех пор выросло, но квартирами они так и не обзавелись. Теперь они живут в трейлерах и вкалывают на низкооплачиваемой работе.

Можно было бы предположить, что это синопсис пропагандистского сюжета одного из федеральных каналов, но нет – это бестселлер американской писательницы Джессики Брудер. Более того, по нему снят фильм, получивший в этом году «Оскар». Аккурат к торжественной церемонии литературный первоисточник наконец перевели на русский. Брудер потратила несколько лет на то, чтобы детально ознакомиться с бытом кочевников. Она мылась в душе для дальнобойщиков, изучила конструкцию всех трейлеров (кто бы мог подумать, что их так много), делила с несчастными трапезу и размышляла, как же такое могло случиться: в такой богатой стране – столько бедных людей, вынужденных жить в тесном фургоне, пользоваться туалетом на бензоколонках и заниматься рабским трудом. Особенно впечатляет рассказ одного из персонажей, работающего на складе Amazon. Поверьте, истории про вьетнамских детей, которых заставляют круглые сутки шить кроссовки, на этом фоне выглядят не такими уж страшными. Впрочем, несмотря на все эти ужасы, книга скорее забавная, чем грустная. Возможно потому, что все её герои стараются воспринимать жизнь позитивно. «Я не бездомная, у меня просто нет недвижимости» – иронизирует одна из женщин. «Это защитный механизм, практически народная забава» – резюмирует Брудер. В этом, вероятно, и заключается та самая пресловутая американская мечта: в любой ситуации не терять оптимизма и верить, что и на твоей улице однажды перевернётся трейлер с пряниками.

Неизменная эклектика

Плейлист журналиста и ведущего подкаста «Мужчина, вы куда?» Григория Туманова



Григорий Туманов

Меня зовут Гриша Туманов, я журналист, подкастер и мне 33. За это время я успел поработать в очень разных редакциях и побывать в очень разных местах: у шаманов в ХМАО, у участников запрещённых в России организаций Дагестана, узнать как устроен московский глянец, медиа-стартапы и свободное плавание. За эти 33 года и множество кульбитов я понял, что: а) мне нравится, когда катит авантюра; б) мне нравится совершать кульбиты; в) мне важно оставаться собой, в каких бы обстоятельствах я не находился. Музыка для меня один из способов быть здесь и сейчас. И в принципе, мой плейлист устроен почти так же, как моя трудовая и личная биография – он слегка эклектичный. Но я ничего не хочу в нём менять.

Чтобы прослушать плейлист, отсканируйте qr-код

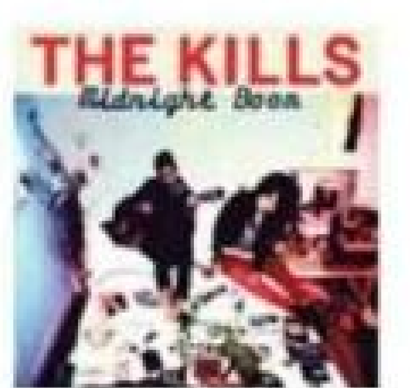




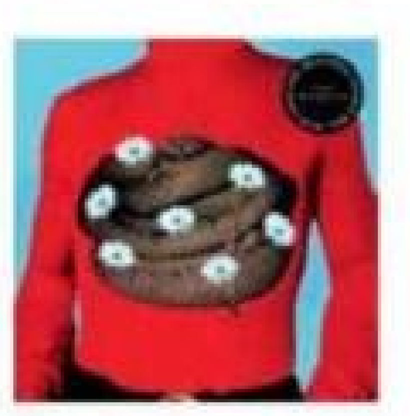




Яндекс Музыка



01
Last day of magic
The Kills



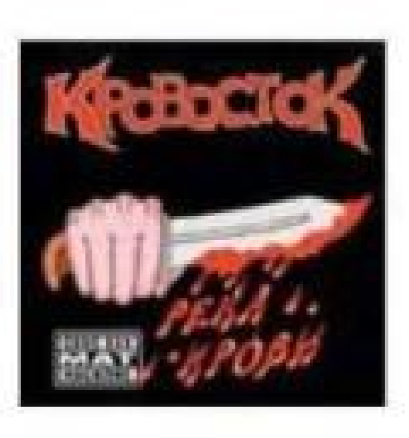
02
White eyes
The Wombats



03
Рядом со мной
Кино



04
Моя Оборона
Егор Летов



05
Теряю голову
Кровосток



06
Stop the world I wanna get off with you
Arctic Monkeys



07
Все вертится
Аукцыон



08
Rosa
Grimes



09
Московская сторожевая
Сегодня ночью

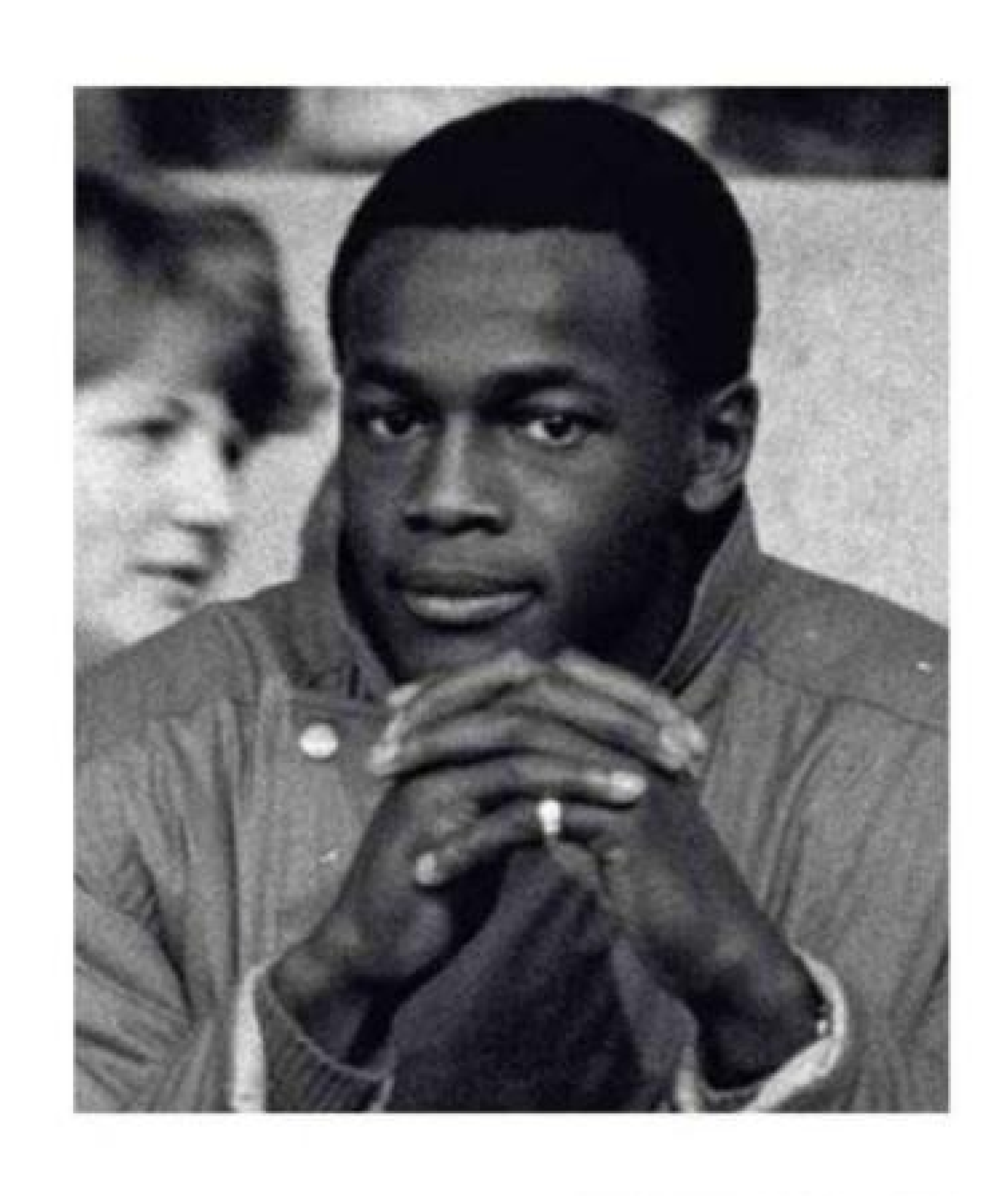
Вместе с подкастом «Мужчина, вы куда?», мы продолжаем обсуждать проблемы современной мужской жизни и новой маскулинности. Сегодня журналист проекта Егор Сенников рассказывает трагическую историю о мужестве и травле английского гея-футболиста Джастина Фашану.

Джастин Фашану

Доведённый до петли

Футбол, несмотря на все усилия спортивных функционеров, остаётся очень консервативной игрой. Окончательно победить расизм в нём так и не удалось, а разговоров на более сложные темы, например, об ориентации, и подавно не ведут. Джастин Фашану был и остаётся единственным открытым геем в этом виде спорта.

«Куда ты идёшь, если хочешь купить хлеба?» – спросил я его. «В пекарню, я полагаю». «А куда пойдёшь, если хочешь баранью ногу?». «К мяснику». «Так почему ты продолжаешь ходить в клубы к этим чёртовым педикам?»





Брайан Клаф

Ø

Это вывело Брайана из себя — он был человеком старой школы и его тошнило от мысли, что в его команде будет играть гей.

Это цитата из воспоминаний великого английского футбольного тренера Брайана Клафа – человека гениального, сильного и несдержанного. Клаф был тренером, у которого даже провалы были грандиозными. Настолько, что о них снимали фильмы, а болельщики использовали имя Клафа в гневных кричалках. Клаф мог быть строгим и даже жестоким, мог бить футболистов и орать на них. Процитированное высказывание Клафа было обращено к новичку «Ноттингем Форест» Джастину Фашану – 21-летний футболист в 1981 году перешёл в команду, которая недавно выиграла два Кубка Европейских чемпионов подряд. И перешёл как звезда. Фашану стал первым темнокожим футболистом, за которого заплатили один миллион фунтов. Цена была оправданной: Джастин блестяще играл в первом дивизионе за родной «Норвич», забив сорок голов за три сезона (103 матча). Такая результативность обратила на себя внимание многих, но Клаф смог предложить молодому игроку самые заманчивые перспективы.

Правда довольно быстро тренер узнал, что обаятельный и дружелюбный молодой талант – гомосексуал. Это вывело Брайана из себя – он был человеком старой школы и его тошнило от мысли, что в его команде будет играть гей. Вера Фашану в себя была подорвана. Он стал играть значительно хуже, его перестали вызывать в национальную сборную, он почти перестал забивать. Уже через год после покупки, Джастина сдали в аренду, а ещё через полгода продали, причём с большим дисконтом – всего за 150 тысяч фунтов.

Вообще, Джастину было не привыкать к трудностям. В детстве он занимался боксом и прожил шесть лет в приюте – родители разводились и им было не до ребёнка. Но новые испытания оставили ещё более глубокие травмы. Его игра лишилась стабильности, качество скакало – и уже никто не говорил о нём, как о новой восходящей звезде, которая засияет ярче остальных.

В конце 1980-х Фашану играл в США и Канаде. Там ему было хорошо, но он не мог довольствоваться провинциальным североамериканским соккером, поэтому в 1989 году Джастин вернулся в Англию и вновь начал тур по различным футбольным клубам. В октябре 1990-го он принял, по всей видимости, главное решение в своей жизни и решил совершить каминг-аут. Футболист согласился на эксклюзивное интервью газете The Sun. На передовице



THE Sun

Grab a pizza the action!

WIN A PARTY WITH THE TURTLES –PAGE 11

25p

£1M SOCCER STAR: I AM GAY

I'll free ill Brits, Saddam tells Ted

Justin Fashanu confesses

EXCLUSIVE

RIGHT

£274,000 LOTTO: Page 16 ● £31,000 BINGO: Winners–Page 13. New Game–Page 21



издания красовался огромный заголовок: «Футбольная звезда стоимостью в 1 миллион фунтов стерлингов: Я гей».

В интервью Фашану рассказал, что переспал с женатым депутатом парламента, с которым познакомился в гей-клубе. Поступок не встретил понимания ни у болельщиков, ни у родных игрока. Уже через неделю его родной брат дал интервью The Voice под заголовком: «Джон Фашану: Мой брат – изгой». Мать Джастина вскоре умерла, а семья от него отвернулась.

В целом, после этого момента его жизнь перестала вращаться вокруг футбола, хотя он и продолжал играть в любительских клубах Англии и Шотландии. Джастин стал любимым персонажем жёлтой прессы и таблоидов: они копались в его личной жизни, посылали папарацци. Шутка ли, первый открытый гей в английском футболе! Да ещё и темнокожий. Он даже стал одним из первых интернет-мемов (во времена, когда интернет был доступен немногим). Над ним издевались и шутили, тренеры говорили, что не могут себе представить гея в футбольной раздевалке, а игроки смущаясь добавляли, что обескуражены действиями Фашану. Для довольно консервативного британского общества, он стал настоящей красной тряпкой. Неудивительно, что в конце концов Джастин переехал в США, где к сексуальной ориентации в те годы относились гораздо проще.

В общем, жизнь Фашану трудно было назвать спокойной, поэтому неудивительно, что её конец оказался довольно мрачным. В марте 1998 года подросток из Мэриленда заявил полиции, что футболист его изнасиловал. Джастин был допрошен, а затем полиция предприняла попытку ареста, но Фашану успел сбежать в Англию. 3 мая 1998 года он был обнаружен повесившимся в одном из лондонских гаражей. В предсмертной записке было сказано следующее:

«Быть геем и сильной личностью очень сложно, но это сложно любому, поэтому я не могу жаловаться. Я заявляю, что не насиловал мальчика. Он сам согласился на секс, а на следующее утро потребовал денег. Когда я отказал, он сказал «подожди, увидишь, что я сделаю». Если это так, скажете вы, почему ты сбежал? Правосудие не всегда справедливо. Я чувствовал, что не добьюсь честного суда из-за своей гомосексуальности».

И до сих пор гомосексуализм в английском футболе – табу. Что, наверное, неудивительно, если учесть брутальную аудиторию его болельщиков. И Фашану, признавшийся в 1990 году, до сих пор остается практически единственным футболистом, игравшим в премьер-лиге и совершившим каминг-аут. Время от времени появляются слухи о том, что те или иные футболисты собираются признаться в собственной нетрадиционной ориентации, но, по всей видимости, лига оперативно реагирует на подобные попытки. Последние слова в записке Фашану звучали так:

«Я понял, что я уже признан виновным. Я не хочу больше позорить своих друзей и семью...»

практика

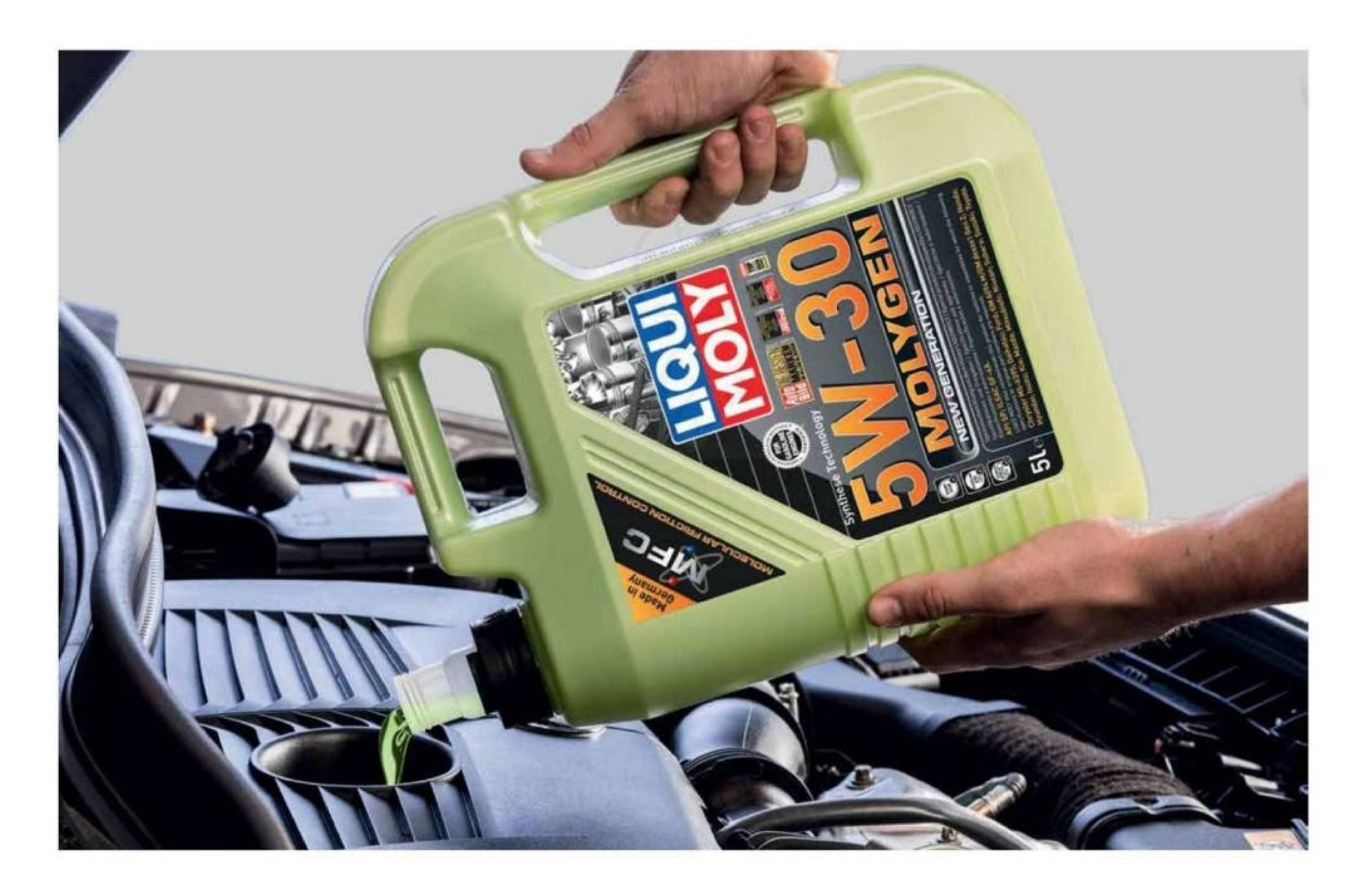
120
NITTO TRAIL GRAPPLER M/T

124
ВОПРОСЫ СОЗДАТЕЛЮ

Текст **Михаил Лобачёв**

Умное масло. Технологии против физики

Своевременная замена моторного масла и его правильный выбор – важное дело в эксплуатации любого автомобиля. Особенно если учесть, какие нагрузки испытывают современные двигатели, насколько сложной стала их конструкция и какие технологии в них применяются.



Производители смазочных материалов не отстают от автопроизводителей и изобретают всё более совершенные составы и способы защиты, соответствующие современным требованиям. Давайте на примере масел Liqui Moly рассмотрим, какие инновации применяются сегодня в смазочных материалах и какие задачи они решают.

Электрификация мирового автотранспорта идёт полным ходом, но до её окончательной победы ещё очень далеко – не в каждой стране создана инфраструктура для простой и беспроблемной эксплуатации электромобилей. Но общий тренд на снижение выбросов и вредных соединений, содержащихся в продуктах сгорания, существует не первое десятилетие. В итоге, стремление к экономичности и экологичности заставляет конструкторов двигателей уменьшать их рабочий объём, внедрять непосредственный впрыск и наддув, а также активно бороться с потерями на трение, которые неизбежно возникают в любых механизмах. В результате поршневые



кольца и вкладыши делаются более тонкими, а нагрузки, которые они вынуждены переносить, значительно увеличиваются. С развитием двигателей внутреннего сгорания в сторону уменьшения рабочего объёма и роста удельной мощности (а значит и испытываемых агрегатами нагрузок), повышаются требования, предъявляемые к смазочным материалам. При этом добиться оптимального баланса качеств бывает непросто. Но специалисты справляются!

Для того чтобы предохранить высоконагруженные моторы от чрезмерного износа, в Liqui Moly разработали линейку моторных масел Molygen NG с противоизносными компонентами на основе соединений вольфрама и молибдена. Инновационная разработка получила название MFC (Molecular Friction Control). Соединения вольфрама и молибдена обладают антифрикционным действием – то есть помогают снизить трение и, как следствие, уменьшить износ двигателя и продлить его ресурс.

Версия технологии MFC для европейских автомобилей, работает по принципу легирования поверхностей деталей двигателя атомами молибдена и вольфрама. В результате на них образуется упрочнённый поверхностный слой, достигающий толщины 10 мкм, при формировании которого дополнительно сглаживаются микро-шероховатости поверхности. Сформированный MFC защитный слой способен оставаться на поверхности деталей двигателя на протяжении длительного времени – до 50 тысяч километров пробега. Снижение уровня их износа при этом оценивается в 20-30% по сравнению с маслами того же класса. Кроме того, защитная плёнка препятствует образованию нагара – загрязнения осаждаются на деталях мотора значительно меньше. Применение эффективных антифрикционных компонентов позволило уменьшить содержание в маслах Molygen NG серы и фосфора, отрицательно влияющих на нейтрализаторы отработавших газов. Помимо этого, на 25-30% снижен расход масла на угар, по сравнению с предыдущими поколениями смазочных материалов.

Ещё одно важное свойство, которым должно обладать масло для автомобилей азиатско-американского производства – сопротивление преждевременному воспламенению смеси на низких оборотах, ещё до подачи искры на свечу зажигания. К такому поведению склонны современные двигатели малого рабочего объёма, с непосредственным впрыском и турбонаддувом. Для борьбы с этой напастью в маслах Molygen, предназначенных для автомобилей азиатско-американского производства, применяются органические соединения молибдена последнего поколения – усовершенствовать формулу специалистам немецкой компании потребовалось для того, чтобы соответствовать спецификации API SP, и получить одобрение API одними из первых.

Таким образом, масла Liqui Moly Molygen NG оптимальны в тех случаях, когда необходимо продлить ресурс двигателя, обеспечив при этом экономию топлива. При этом они созданы с расчётом на тяжёлые условия эксплуатации, включая движение в пробках крупных мегаполисов, езду по бездорожью, а также режим поездок с частыми пусками и короткими пробегами. Словом, в тех ситуациях, из которых и состоит повседневная жизнь. Двигатель в подобном рваном ритме использования, нуждается в дополнительной защите. И мы с вами в состоянии её обеспечить.

Текст: **Григорий Алёшин**,
фотографии: **Максим Кузнецов**

Nitto Trail Grappler M/T. На дороге и в грязи

Ветераны офф-роуда утверждают, что подготовленный автомобиль лишь половина успеха на бездорожье. Вторая половина – правильно подобранные шины. В том, что наш Jeep Wrangler хорошо подготовлен мы не сомневались, а вот насколько хороши окажутся Nitto Trail Grappler M/T (35X12.50 R17), на которых мы собирались открыть внедорожный сезон, ещё нужно было проверить.



Итак, Jeep Wrangler JK с 3.6-литровым V6 Pentastar мощностью 284 л.с. и пятиступенчатым автоматом, оснащён силовыми бамперами Warn серии Elite, быстрой лебёдкой Warn ZEON 10-S Platinum с тяговым усилием 10 000 фунтов (4 536 кг), дистанционным управлением и другими полезными функциями. Кузов окрашен двухкомпонентным покрытием Z-PRO, которое обычно используют для защиты от коррозии и повреждений товарных вагонов и газовых труб. В подвеске – усиленные амортизаторы и пружины, рулевой демпфер и кастор-кит из австралийского лифт-комплекта TJM XGS. Лифт в два дюйма (около 50 мм) позволяет свободно поставить тридцати пяти дюймовые колёса. Клиренс мостового внедорожника можно увеличить только установкой колёс большего диаметра или колёсных редукторов и 35 дюймов – оптимальный размер для повышения внедорожного потенциала, при сохранении возможности комфортно передвигаться по асфальту.

Шины Nitto Trail Grappler M/T 35X12.50 R17 отлично вошли в колёсные арки – ни за что не цепляя и не задевая, даже при полностью вывернутом руле





▲ Для настоящих внедорожных монстров есть гигантский типоразмер 40X13.50 R17. Такие большие M/T шины редкость на нашем рынке и кроме Nitto их почти никто не привозит. Хотя в некоторых регионах, например, на Сахалине и Камчатке, они крайне востребованы

◀ Trail Grappler M/T относятся к категории классических грязевых Mud Terrain. При этом в линейке Nitto есть ещё Mud Grappler, с более агрессивным протектором и маркировкой Extreme Terrain. Понятно, что ездить на них по асфальту не так комфортно

и диагональных вывешиваниях. Перед выездом мы замерели дорожный просвет при асфальтовом давлении 2.4 атм. У стандартного «Рэнглера» он равен 246 мм, а клиренс нашего, на 35-х колёсах, вырос примерно до 305 мм – неплохая прибавка. Осталось посмотреть, насколько увеличится пятно контакта шины при снижении давления. Сначала травим до 1 атм, но Trail Grappler M/T довольно жёсткие и при таком давлении будет комфортно только на ухабистых грейдерах. Чтобы полностью раскрыть их внедорожный потенциал на слабых грунтах, шины можно смело травить до 0.5 атм или даже ниже, хотя, конечно, это удел более опытных джиперов.

Закончив с теорией, отправляемся в пампасы. Добираться до нашего домашнего полигона нужно по автомагистрали. Пробок нет и можно разогнаться до нештрафуемого порога в 130 км/ч. Признаться езда на такой скорости не слишком комфортна. Но не из-за шин (если отпустить газ их почти не слышно), а из-за рокота прямоточного выхлопа в сочетании с мягким тентом – «звук» как в кабриолете. При этом на крейсерской скорости 90-100 км/ч, обычной для лифтованных внедорожников с не самыми экономичными бензиновыми двигателями, выхлоп не давит на уши, а шины – тем более. Wrangler уверенно держит курс, не слишком пляшет в асфальтовой колее, а резкие перестроения не пугают запредельными кренами. Шины отлично отбалансировались, поэтому не входят в резонанс ни на какой скорости, при полном отсутствии биения на руле. Управляемость в дорожных режимах хорошая, а «играть в шашки» на таком автомобиле в здравом уме всё равно никто не станет.

Снижать давление перед бетонкой, с зияющими дырами и неровными стыками плит, мы не стали – подвеска позволяет не стесняться. Правда проезжая этот же участок на обратном пути при 1 атм, мы поняли, что погорячились. Надо было травиться хотя бы до полутора атмосфер, чтобы чувствовать настоящий комфорт пролетая по ухабам почти под сотню.

Офф-роуд средней тяжести, то есть когда под размокшим суглинком есть твёрдое основание, не вызывает сложностей и на обычном давлении, но лучше стравиться до 0.5 атм заранее. Тогда если что-то пойдёт не так, можно выгрести и частично сев на защиту. Впрочем, даже без блокировок посадить лёгкий короткобазный «Рэнглер» с такими шинами очень сложно. Для этого нужно основательно прилипнуть мостами в твёрдой колее не по размеру или как следует закопаться.

Первый выезд на Nitto Trail Grappler M/T показал, что они обеспечивают хороший баланс дорожных и внедорожных качеств. То есть как раз то, что нужно чтобы доехать до интересной точки и как следует помесить грязь. Мы ещё не раз этим займёмся. С другой стороны, трудно было ожидать провальных результатов от такого именитого бренда. У нас его знают пока не все, а вот в Америке, где конкуренция среди производителей в разы жёстче, Nitto – непререкаемый авторитет не только в среде стритрейсеров, но и у тех, кто занимает призовые места в изнурительной «Баха 1000». Их часто выбирают и участники знаменитого марафона King of the Hammers, в котором гонка по пустыне сочетается с рок-кроулингом. При этом, в ассортименте компании представлены не только внедорожные, но и обычные зимние и летние модели.

Наши Trail Grappler M/T относятся к классической категории грязевых Mud Terrain, но во внедорожной линейке Nitto есть ещё Mud Grappler, с более агрессивным протектором и маркировкой Extreme Terrain. Но нам приходится ездить не только по бездорожью, но и по асфальту, поэтому Trail Grappler M/T – наиболее оптимальный вариант.

▲ Благодаря высоким эксплуатационным характеристикам и дизайнерскому подходу к созданию рисунка протектора, шины Nitto завоевали огромную популярность в Северной Америке

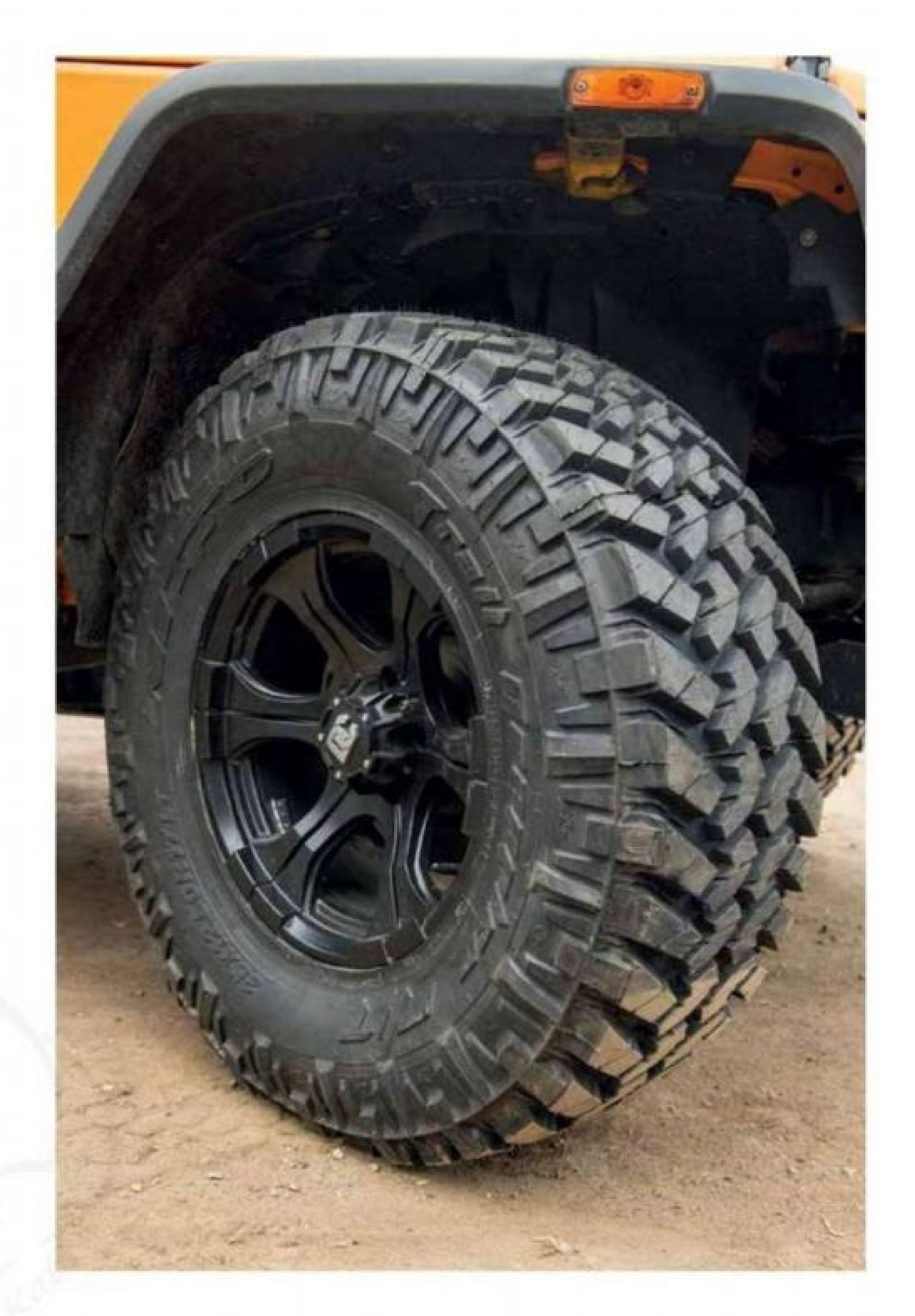
▼ Наименьший размер для почти стандартных внедорожников – 33X12.50 R15. Минимум для двадцатидюймовых дисков — 35X12.50 R20. Для них есть и шины диаметром 37 дюймов



ТЕХНИЧЕСКИЕ ПОДРОБНОСТИ

В компании выделяют несколько параметров, придающих шинам Nitto Trail Grappler M/T оптимальный баланс внедорожных и дорожных качеств:

- Сбалансированный коэффициент пустотности рисунка протектора – шашки расположены достаточно редко, чтобы шина хорошо цеплялась за грунт, но при этом сохраняла сцепление и на асфальте.
- Глубокие центральные ламели, отвечающие за контакт с поверхностью на мокрой дороге.
- Усиленные канавки в плечевой зоне улучшают внедорожные и всесезонные характеристики, без ущерба для жёсткости блоков протектора.
- Большая ширина канавок в плечевой зоне, способствует самоочистке протектора от грязи и удалению камней.
- Конусообразные канавки увеличивают количество кромок зацепления на бездорожье.
- Зигзагообразные канавки улучшают поперечную устойчивость. Кроме того, машина меньше сползает вбок при движении вдоль склона.
- Развитые грунтозацепы боковины, значительно повышают шансы выбраться из колеи.
- Каркас с трёхслойным кордом, двойной стальной брекер и бортик для защиты колёсного диска, гарантируют прочность и износостойкость.





Чтобы раскрыть внедорожный потенциал Nitto Trail Grappler M/T на слабых грунтах, их можно смело травить до 0.5 атм

Техническое обслуживание Suzuki. Стоит ли бояться дилера?

Как вы помните, мы обещали собирать приходящие в редакцию вопросы и отправлять их тем, кто придумывает, создаёт и ремонтирует наши автомобили. Сегодня мы в очередной раз обсуждаем преимущества официального дилерского сервиса и адекватность его прайс-листов. Исторически сложилось, что услышав слово «официальный», наш человек вздрагивает и понимает, что сейчас у него будут отбирать последнее. Не устарели ли эти генетические страхи и имеют ли они хоть какое-то отношение к официальному дилерскому обслуживанию? На ваши и наши вопросы отвечают Иван Сырин, технический инструктор компании «Сузуки Мотор Рус» и Вадим Назаров, тренер по продукту бренда Suzuki. Итак, первый вопрос.



Вадим Назаров



У меня Suzuki Vitara и сейчас я езжу в так называемый «клубный сервис». Там относительно недорого и хорошо знают мою машину. Какие преимущества я получу, если приеду в дилерский центр на своём уже немолодом автомобиле?

Вадим Назаров: Прежде всего нужно сказать, что стандарты качества компании Suzuki чрезвычайно высоки. Они предусматривают, что при правильной эксплуатации и регулярном обслуживании, наши автомобили не требуют какого-либо специального ремонта. А обслуживая автомобиль у официального дилера, вы, во-первых, получаете гарантию на работы и запасные части, а во-вторых, уверенность, что установлены они правильно. Сотрудники дилерских станций регулярно проходят обучение в учебном центре «Сузуки Мотор Рус» и обладают всеми необходимыми знаниями и навыками. Кроме того, у официального дилера есть диагностическое оборудование, которое не может себе позволить небольшой «клубный сервис», но которое необходимо для правильной диагностики и предотвращения сложных поломок и дорогостоящего ремонта в дальнейшем.



Ещё с середины 1980-х в Suzuki стали выпускать своё фирменное масло. Оно отличается высочайшим качеством и получило собственное имя – ECSTAR

Да, но мы слышали, что нормо-час на фирменном сервисе стоит около 4 000 рублей. Не слишком ли высокая цена за обслуживание постгарантийных автомобилей такого класса?

Иван Сырин: Это не совсем так. У официальных дилеров Suzuki нет фиксированной стоимости нормо-часа и каждый конкретный сервисный центр определяет её сам. В значительной степени она зависит от региона, где он расположен. Традиционно в Москве и Санкт-Петербурге стоимость обслуживания немного выше. Но поверьте, для дилерской станции это такой же бизнес, как и для безымянного гаража под выцветшей вывеской «Автосервис», поэтому поднимать цены до небес не имеет смысла и обычно они, что называется, «в рынке». Кроме того, не все знают, что для постгарантийных автомобилей у нас действует программа лояльности «Привилегия 3+», предоставляющая 20% скидку для автомобилей старше трёх лет, что делает стоимость их обслуживания вполне доступной и весьма привлекательной. При этом, повторю, клиент получает полную гарантию высококвалифицированного оказания услуги.





Иван Сырин

ø

У дилеров Suzuki нет фиксированной стоимости нормо-часа и каждый конкретный сервисный центр определяет её сам. Чаще всего, она зависит от региона, где он расположен

На российском рынке у Suzuki не так уж много моделей. Есть ли разница в стоимости обслуживания, например, Vitara и Jimny? И если есть, то за счёт чего она образуется?
Вадим Назаров: Эта разница обусловлена стоимостью запасных частей и работ. Первое чаще всего зависит от страны производства, например, некоторые запасные части производятся только в Японии. А стоимость работ зависит от цены нормо-часа и регламентного времени, установленного производителем для каждой модели.

Если у меня Suzuki с правым рулём, могу ли я приехать на официальный сервис в России?
Иван Сырин: Конечно! Наши дилеры обслуживают автомобили Suzuki как с правым, так и с левым рулём. У любого из них вы можете пройти полную диагностику и выполнить все необходимые работы.

Какие запчасти используют дилеры и есть ли у них более доступный по цене «неоригинал»? Если есть, то какие гарантийные обязательства по нему существуют?
Иван Сырин: В дилерских центрах Suzuki нет понятия «неоригинал». Все запасные части поставляются компаниями, рекомендованными заводом-изготовителем с предоставлением соответствующей гарантии (12 месяцев или 20 000 км пробега). Никаких заменителей оригинальных запчастей у дилеров нет, прежде всего потому, что история их происхождения неизвестна, а значит невозможно ничего гарантировать. А ведь дилерский сервис всегда отвечает за то, что он устанавливает. Никаких сомнений быть не должно!

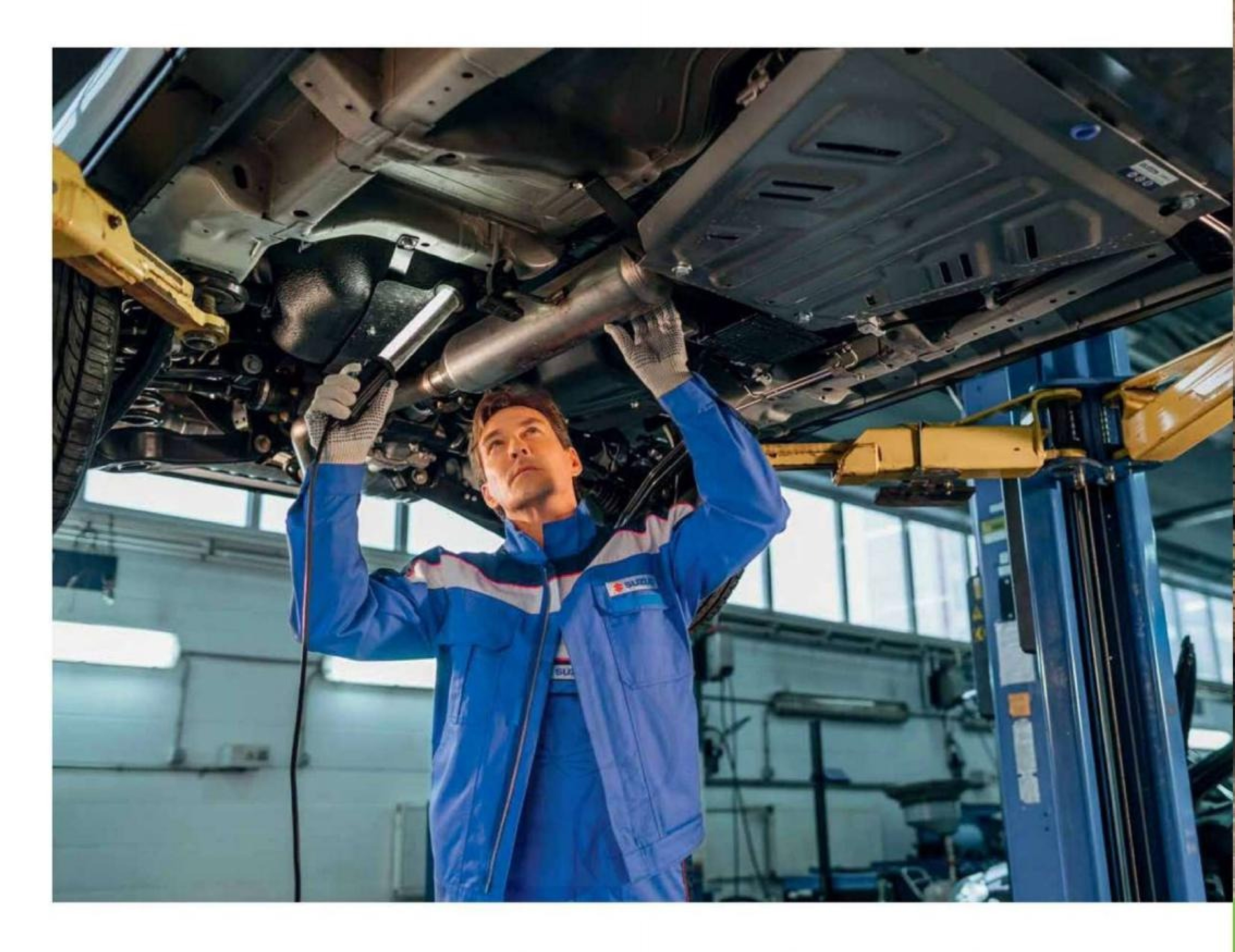
А можно ли приехать к дилеру со своими запчастями?
Разумеется, сервисные центры наших дилеров готовы обслужить любого владельца автомобиля Suzuki, но если вы самостоятельно приобрели запчасти, то мастер поставит в заказ-наряде и гарантийной книжке отметку, что запчасти были предоставлены клиентом. Гарантия 12 месяцев или 20 000 км пробега на них, к сожалению, распространяться не будет, ведь дилер не может нести ответственность за неизвестную ему деталь. Но выбор всегда за клиентом.

Я слышал, что у официальных дилеров часто меняется персонал и квалификация отдельных механиков может оказаться даже ниже, чем в небольших «марочных» сервисах. Так ли это?

Вадим Назаров: Это совершенно не так! Обучение персонала дилерских сервисов, является обязательным требованием производителя, который строго следит за соблюдением стандартов качества. Сотрудники постоянно совершенствуют свой профессиональный уровень, причём это касается не только механиков, но и мастеров, работников отделов запчастей и т. д.

Говорят, у дилера запросто могут оставить старый фильтр (например, воздушный), «поменяв» его только на бумаге. Бывают ли такие случаи и как это контролируется?
Иван Сырин: Во-первых, после ремонта сотрудники передают владельцу все снятые с его автомобиля запчасти, поэтому такая ситуация невозможна в принципе. Во-вторых, даже при гарантийном ремонте представители «Сузуки Мотор Рус» проверяют запасные части, которые менялись на автомобиле клиента и остались у дилера. Если их не окажется, дилера ждут огромные штрафы. Поэтому такая информация похожа на ещё одну «гаражную байку», которую вероятно любят рассказывать «маркетологи» неавторизованных сервисов.

При сдаче машины в трейд-ин, учитывает ли дилер её историю? И повышает ли дилерский сервис стоимость автомобиля на вторичном рынке?
Вадим Назаров: Сейчас покупатели на вторичном рынке всегда запрашивают историю



обслуживания автомобиля. Кроме того, её предоставляют популярные торговые площадки, типа «Авто.ру» или «Авито». Прозрачная и подтверждённая история обслуживания у дилера является гарантией, что автомобиль вовремя проходил необходимое регламентное обслуживание и на него не ставили запчасти «от «Волги». Это значительно повышает его стоимость на вторичном рынке.

Иван Сырин: Добавлю, что «Сузуки Мотор Рус» была разработана специальная программа «Продлённая гарантия». Ей можно воспользоваться при покупке нового автомобиля. Если через несколько лет вы решите сдать его в трейд-ин, то его оценят значительно дороже, так как все работы, даже постгарантийные, производились официально.

В модельном ряду Suzuki есть внедорожники. Устанавливают ли дилеры допоборудование (лебёдки, защиты, свет)? Если владелец установил его сам, то как это влияет на гарантию?

Вадим Назаров: Как известно, в линейке Suzuki есть настоящий рамный внедорожник Jimny, который буквально боготворят любители офф-роуда по всему миру. Для него создана целая линейка дополнительного оборудования (пороги, защиты рулевых тяг и мостов, подкрылки, шумоизоляция) и в официальных дилерских центрах мастера производят его установку. А поскольку оно предоставлено производителем – на него тоже предоставляется гарантия. Дооснащать автомобиль самостоятельно, конечно, никто не запрещает, но при поломке по причине неправильной установки, гарантия на него распространяться не будет по причинам, о которых мы говорили выше. Так зачем добавлять себе хлопот, если всё можно сделать в одном месте под руководством настоящих профессионалов, которые знают об автомобилях Suzuki всё...

В завершении разговора, мы хотели бы обратиться ко всем владельцам Suzuki: не бойтесь дилерских сервис-центров. Каждый клиент для них – член большой и дружной семьи Suzuki, а каждый автомобиль – родной!